APPENDICE

AU

CINQUANTE-TROISIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

DU CANADA

SESSION DE 1917

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1918



LISTE DES APPENDICES, 1917.

N° 1.—Rapport du Comité permanent de l'Agriculture et de la Colonisation en date du 4 juin 1917, *recommandant d'imprimer pour distribution* les témoignages de M. J. H. Grisdale, sur "l'administration des fermes expérimentales fédérales" et sur "l'alimentation et l'élevage du bétail", *rapport qui n'a pas été approuvé. Voir* Procès-Verbaux de la Chambre des communes, page 513, premier rapport du Comité mixte des Impressions du Parlement. *Pas imprimé.*

N° 2.—Rapport du Comité Spécial en date du 6 juin 1917, auquel a été renvoyé le Bill (No 13) Loi modifiant et codifiant la Loi des chemins de fer *recommandant que le procès-verbal de ses délibérations et les témoignages entendus soient référés au Comité des Impressions dans le but de les faire imprimer sous forme de Livre bleu et comme appendice aux Journaux de la Chambre. Rapport approuvé. Imprimé.*

N° 3.—Témoignages produits avec le sixième rapport du Comité permanent des Bills privés au sujet du bill de divorce Kennedy. *Pas imprimés.*

N° 4.—Rapport du Comité Spécial chargé de s'enquérir de la réception, du traitement, du soin, etc., des membres de la force expéditionnaire canadienne *recommandant que le rapport préliminaire ainsi que le présent rapport et les procès-verbaux de ses séances et les témoignages soient imprimés pour distribution et comme appendice aux Journaux de la Chambre. La résolution pour l'approbation de ce rapport n'a pas été présentée à la Chambre. Le rapport du Comité des Impressions relatif à la recommandation du Comité Spécial* re *Appendice No 4 n'est pas approuvé. Pas imprimé.*

PROCÈS-VERBAL

DU

COMITÉ SPÉCIAL

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

SUR LE

BILL No 13, LOI MODIFIANT ET CODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1918

[Annexe 2—1917.]

TABLE DES MATIÈRES.

ORDRE DE RENVOI.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 7 février 1917.

Résolu,—Que le bill n° 13, loi codifiant et modifiant la loi des chemins de fer, soit renvoyé au comité spécial composé de sir Herbert Ames et de messieurs Armstrong (Lambton), Bennett (Calgary), Blain, Cochrane, Carvell, Crothers, Cromwell, Donaldson, Fowler, Graham, Green, Lapointe, Lemieux, Macdonell, Maclean (York), McCurdy, Meighen, Murphy, Nesbitt, Oliver, Pugsley, Rainville, Reid, Sinclair et Turriff.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

MARDI, 24 avril 1917.

Ordonné,—Que la résolution adoptée par la Chambre, le 7 février 1917, renvoyant le bill n° 13, loi codifiant et modifiant la loi des chemins de fer, aux membres (vingt-six) d'un comité spécial soit modifiée en y ajoutant:

1. Que la règle II soit suspendue à cet égard;
2. Que le quorum dudit comité soit de neuf membres;
3. Que ledit comité soit autorisé à envoyer chercher les personnes, pièces et dossiers, et à faire rapport de temps à autre, et avoir permission de siéger pendant les séances de la Chambre, et qu'il soit, de plus, autorisé à faire imprimer chaque jour, à l'usage du comité, ses procès-verbaux et les témoignages qui peuvent être rendus, et que la règle 74 soit suspendue à cet effet; et
4. Que le nom " Kamouraska " soit inséré immédiatement à la suite du nom " Lapointe ".

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

MERCREDI, 25 avril 1917.

Ordonné,—Que les noms de messieurs Hartt, Weichel et Bradbury remplacent ceux de messieurs Crothers, Fowler et sir Herbert Ames, dans le comité spécial à qui a été renvoyé le bill n° 13, loi codifiant et modifiant la loi des chemins de fer; et que le nom de M. Macdonald soit ajouté audit comité.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

RAPPORTS.

PREMIER RAPPORT.

Chambre des Communes,
Salle de comité n° 301,
Mardi, 24 avril 1917.

Le comité spécial à qui a été renvoyé le bill n° 13, loi codifiant et modifiant la loi des chemins de fer, demande l'autorisation de présenter son rapport suivant.

Votre comité a consenti à recommander que la résolution adoptée par la Chambre, le 7 février 1917, renvoyant le bill n° 13, loi codifiant et modifiant la loi des chemins de fer, à un comité spécial (de vingt-six membres), soit modifié en y ajoutant:

1. Que la règle II soit suspendue à cet égard;
2. Que le quorum dudit comité soit de neuf membres;
3. Que ledit comité soit autorisé à envoyer chercher les personnes, pièces et dossiers, et à faire rapport de temps à autre, et avoir permission de siéger pendant les séances de la Chambre, et qu'il soit, de plus, autorisé à faire imprimer chaque jour, à l'usage du comité, ses procès-verbaux et les témoignages qui peuvent être rendus, et que la règle 74 soit suspendue à cet effet; et
4. Que le nom "Kamouraska" soit inséré immédiatement à la suite du nom "Lapointe".

Le tout est respectueusement soumis.

J. E. ARMSTRONG,
Président.

DEUXIÈME RAPPORT.

Chambre des Communes,
Salle de comité n° 301,
Mercredi, 6 juin 1917.

Le comité spécial à qui a été renvoyé le bill n° 13, loi codifiant et modifiant la loi des chemins de fer, demande l'autorisation de présenter son deuxième rapport suivant.

Votre comité a mis à l'étude le bill n° 13, loi codifiant et modifiant la loi des chemins de fer, et il a consenti à le rapporter sans amendements.

Votre comité soumet, de plus, ses procès-verbaux et les témoignages rendus, et il recommande que ces procès-verbaux et témoignages soient renvoyés au comité des impressions, en vue de faire imprimer le tout dans un livre bleu et pour servir d'annexe aux journaux de la Chambre.

Le tout est respectueusement soumis.

J. E. ARMSTRONG,
Président.

PRINCIPAUX OBJETS DE DISCUSSION.

RÉSUMÉ DU SUJET DES ARTICLES DISCUTÉS.

Interprétation, parg. 2-4.
Application de la loi, par. 5-8.
Bureau de la Commission, par. 9-71.
Compagnies de chemin de fer, par. 72-160.
Construction des usines motrices des chemins de fer, par. 161-166.
Emplacement de la voie, par. 167-188.
L'acquisition et l'emploi des terres, par. 189-214.
Mesures d'expropriation, par. 215-243.
Matériaux nécessaires à la construction, par. 244-275.
Inauguration de chemin de fer pour trafic, par. 276-279.
Sûreté et entretien du chemin de fer, par. 278-286.
Accidents, par. 285-286.
Service et équipement, par. 287-311.
Trafic, taxes et tarifs, par. 312-359.
Messageries, par. 360-366.
Télégraphe, téléphones, forces motrices et électricité, par. 367-379.
Statistiques et rapports, par. 385-391.
Actions en dommage, par. 386-392.
Délits et pénalités, etc., par. 393-448.
Constables de chemin de fer, par. 449-455.
Divers, par. 456-460.

ARTICLES SOUS DISCUSSION.

TÉMOINS ENTENDUS.

PAGE.

PROCÈS-VERBAUX.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 301,
MARDI, le 24 avril 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m., présents: Messieurs Ames (sir Herbert), Armstrong (Lambton), Bennett (Calgary), Blain, Carvell, Cochrane, Cromwell, Donaldson, Graham, Green, Lapointe (Kamouraska), Lemieux, Macdonell, Meighen, Nesbitt, Oliver, Pugsley, Rainville, Sinclair et Turriff.

Le comité est appelé à l'ordre sur motion de M. Macdonell.

M. Armstrong (Lambton), est choisi comme président du comité.

Le président prend le fauteuil et lit l'ordre de référence.

Sur motion de M. Cochrane, il est:

Ordonné, qu'un rapport soit fait à la Chambre pour lui recommander d'amender la résolution adoptée par la Chambre des Communes, le 7 février 1917, laquelle référait à un comité spécial (de vingt-six) le Bill n° 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, en y ajoutant ce qui suit:

1. Que le règlement 11 soit suspendu en ce qui concerne cette résolution;
2. Que le quorum du dit comité soit de neuf membres;
3. Que le dit comité reçoive le pouvoir de faire venir des personnes, des documents et des dossiers et de faire rapport de temps à autre, et qu'il ait la permission de siéger tandis que la Chambre est en session, et aussi qu'il soit autorisé à faire imprimer, de jour en jour, pour l'usage du comité, le procès-verbal de ses séances et les témoignages qui peuvent y être rendus, et que le règlement 74 soit suspendu à ce sujet; et
4. Que le nom de "Kamouraska" soit inséré immédiatement après le nom de "Lapointe".

Le président lit un mémoire concernant la procédure du comité.

Puis le comité commence l'étude du bill, article par article.

A une heure le comité ajourne jusqu'au lendemain à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MERCREDI, le 25 avril 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton), au fauteuil, Carvell, Cochrane, Donaldson, Lapointe (Kamouraska), Lemieux, Macdonell, Nesbitt, Pugsley et Sinclair.

Le comité reprend l'étude du bill.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'au lendemain à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 301,
JEUDI, le 26 avril 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Bennett (Calgary), Blain, Bradbury, Cochrane, Cromwell, Donaldson, Green, Lapointe (Kamouraska), Lemieux, Macdonell, Reid, Sinclair et Weichel.

Le comité continue l'étude du bill.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'au lendemain à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 301,
VENDREDI, le 27 avril 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Bradbury, Carvell, Cochrane, Donaldson, Hartt, Graham, Green, Lemieux, Macdonell, Oliver, Pugsley, Rainville, Reid, Sinclair et Weichel.

Le comité reprend l'étude du bill.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'au lendemain à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 301,
SAMEDI, le 28 avril 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Bennett (Calgary), Bradbury, Carvell, Cochrane, Donaldson, Hartt, Green, Lemieux, Macdonell, Pugsley, Rainville et Sinclair.

Le comité reprend l'étude du bill.

W. L. Best et C. Lawrence, de la part de la Fraternité des Mécaniciens de locomotives, etc., soumettent certains amendements avec les raisons qui militent en leur faveur. Le tout est imprimé ci-dessous.

A une heure le comité s'ajourne au mardi suivant à 11 heures a.m., avec l'entente que, ce jour-là, on n'étudiera pas d'articles controversables.

ANNEXE No 2

AMENDEMENTS SUGGÉRÉS DE LA PART DE LA FRATERNITÉ DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVES, DE L'ORDRE DES CHEFS DE TRAINS, DE LA FRATERNITÉ DES HOMMES D'ÉQUIPE DE CHEMINS DE FER, PAR LES SOUSSIGNÉS REPRÉSENTANTS LÉGISLATIFS CANADIENS DESDITES ASSOCIATIONS.

Au comité spécial nommé par la Chambre des Communes pour codifier le Bill n° 13.

MESSIEURS,—

L'article 5 (page 6): Amender en biffant de la seconde et de la troisième ligne les mots " autres que les chemins de fer de l'Etat ".

Nous soumettons respectueusement que, pour être logiques, la Loi des Chemins de fer, dans ses dispositions concernant l'équipement, l'entretien et l'exploitation, et les ordonnances de la Commission des chemins de fer à cet égard devraient, pour une raison de sécurité, s'appliquer aux lignes de chemins de fer exploitées par le gouvernement canadien comme elles s'appliquent aux chemins de fer exploités par des compagnies.

Article 6 (page 7): Il est important que cet article reste tel qu'il est actuellement parce que ses stipulations favoriseront l'uniformité dans l'équipement, l'entretien et l'exploitation des locomotives et des wagons aussi bien que dans les règlements d'exploitation, assurant ainsi une plus grande sécurité sur toutes les lignes de chemins de fer, ce qui peut être considéré comme étant dans l'intérêt général du Canada.

Article 41 (page 18): Amender l'article en y ajoutant à la fin, ce qui suit:

> " Mais quand ce règlement, cette ordonnance ou cette décision exige un travail, un acte ou une chose à faire, pour la sécurité du public ou des employés du chemin de fer, il ne sera pas accordé de prolongement sans une audition après avis ".

Nous soumettons que là où la sécurité de la vie humaine est en jeu, les ordonnances ou les règlements promulgués ne devraient pas subir d'atteintes, et le temps de leur mise en vigueur devrait être prolongé sans avis et sans qu'une audition n'ait eu lieu au préalable.

Article 284 (page 110): Le paragraphe 5 de cet article devrait être biffé car nous soumettons qu'avec l'équipement moderne généralement en usage sur les chemins de fer du Canada, il n'est pas nécessaire d'enlever le remplissage des cœurs de croisements ou des contre-rails en hiver. Nous sommes d'avis que la plupart des compagnies de chemins de fer ne font plus cela. Un garde-frein, un homme de cour ou tout autre employé de chemin de fer peut aussi bien se faire prendre le pied dans un cœur ou entre un contre-rail et la voie principale quand l'espace est vide entre décembre et avril que pendant toute autre partie de l'année. L'alinéa est caduc, pensons-nous.

Article 287 (page 111): Amender le paragraphe 1 en y ajoutant à la fin, la stipulation suivante:

> " Il est stipulé que le chef de train ou un fonctionnaire de la compagnie faisant rapport à la compagnie sur un accident ou des personnes se servant du chemin de fer ou des employés de la compagnie ont subi des blessures, doit transmettre à la Commission un duplicata du dit rapport et doit immédiatement donner avis de l'accident à la Commission soit par télégraphe ou par téléphone ".

Nous croyons que cette disposition est nécessaire pour que la Commission reçoive immédiatement communication des renseignements de première main concernant les

accidents qui surviennent sur le chemin de fer et qui causent des blessures ou des pertes de vies. Cela permettrait à la Commission d'envoyer un de ses représentants pour qu'il soit à l'endroit de l'accident si c'est possible, avant que les preuves des causes de l'accident disparaissent, et cela permettrait de faire une enquête plus complète sur les causes de ces accidents.

Article 289 (page 115) alinéa (*j*): Certains employés de chemins de fer s'opposent à ce que ces paroles soient mises dans la loi. Nous soumettons respectueusement que l'alinéa (*j*) de l'article 289 pourrait être considéré comme tout à fait inacceptable aux employés de chemins de fer, et nous espérons que si l'alinéa est mis en vigueur, son adoption sera considérée comme étant sans préjudice des contestations que pourront faire à l'avenir, toutes les organisations d'employés de chemins de fer ou une quelconque d'entre elles.

Article 292 (page 114): Nous suggérons de biffer cet article, car nous croyons qu'on ne peut donner de bonnes raisons pour justifier l'idée de donner à une compagnie de chemin de fer l'autorité de mettre la loi commune en vigueur. L'article 414 permet simplement d'imposer une pénalité pour la violation des règlements de la compagnie.

Article 294 (page 114): Amender cet article en biffant des troisième et quatrième lignes les mots " ou imposer une pénalité ".

Nous soumettons, comme nous l'avons laissé entendre, que l'on ne devrait pas donner aux compagnies de chemins de fer l'autorisation d'imposer une pénalité aux employés pour la violation d'un règlement, et que si elles font de ces règlements, ils devraient être soumis à l'approbation du gouverneur en conseil.

Article 300 (page 116): Amender cet article en y ajoutant à la fin la stipulation suivante:

> " Cependant aucun changement de ce genre ne sera fait ou permis sans un avis dûment donné et une audition devant la Commission ".

Nous soumettons que, dans l'intérêt des employés, il n'est pas désirable qu'une ordonnance ou un règlement soient faits au sujet de l'équipement, de l'entretien et de l'exploitation sans un avis dûment donné et une audition préalable des représentants des intéressés.

Article 302 (page 117): Immédiatement à la suite de l'article 302, insérez le nouvel article 302*a* comme suit:

> " Toute locomotive sera pourvue en permanence d'un cendrier pouvant se basculer ou se vider sans qu'il soit nécessaire à un employé d'aller sous cette locomotive ".

Bien qu'il y ait une ordonnance de la Commission exigeant que les locomotives soient pourvues de cendriers tel que suggéré, on s'est aperçu que souvent les compagnies de chemins de fer violaient cette ordonnance. Il semble donc désirable, pour la sécurité des employés, que l'emploi de cet appareil soit exigé par la Loi des Chemins de fer.

(Page 117): Afin de rendre complète et efficace l'inspection de toutes les locomotives et de leurs accessoires sur les chemins soumis à la Loi des Chemins de fer, nous désirons suggérer qu'un nouvel article soit inséré comme article 302*b* immédiatement au-dessous de l'article 302*a* tel que suggéré, et portant comme sous-titre: " Division de l'Inspection des locomotives ". Voir pièce " A ".

ANNEXE No 2

Article 311 (page 119) : Amender cet article en biffant des cinquième et sixième lignes les mots " ou du tender s'il est en avant ".

Nous soumettons qu'il n'y a aucun avantage à faire stationner une personne en arrière du tender tel que stipulé dans cet article, quand la locomotive recule sur un passage de grand chemin à niveau, parce que, sur la locomotive moderne, la distance n'est pas plus grande de la cabine d'une locomotive à l'arrière du tender que de la cabine de la locomotive à l'avant de la chaudière. Le mécanicien et le chauffeur, dans la cabine de la locomotive, peuvent aussi bien surveiller l'état de la voie avec une locomotive faisant machine en arrière et voir à ce qu'aucune personne ni aucun employé ne soit en risque de se faire frapper ou blesser par le train.

Article 372 (page 145) : Amender cet article en ajoutant après les deux mots " en travers ", dans la 4me ligne, les mots " ou le long ".

Nous soumettons qu'on devrait demander l'autorisation de la Commission avant de construire, de placer ou d'entretenir le long du chemin de fer, sur l'emprise de la voie des lignes de fils électriques, surtout ceux qui portent un haut voltage.

Article 391 (page 162) : Amender cet article en remplaçant le mot " un " par le mot " deux " dans les quatrième et sixième lignes du paragraphe du dit article.

Les représentants des employés sont fortement d'avis qu'il faudrait étendre à deux ans la période où l'on peut intenter une poursuite en réclamation pour dommages ou blessures dus à la construction ou à l'exploitation des chemins de fer. Dans plusieurs des provinces, le temps pendant lequel on peut prendre des actions en réclamation de dommages-intérêts pour dommages ou blessures subis dans les industries autres que les chemins de fer dépasse deux ans.

Article 422 (pages 173-4-5) : Amender l'alinéa (*g*) en biffant des sixième et septième lignes (page 175) les mots " ou du tender si le tender est en avant ".

Cette suggestion a pour but d'harmoniser cet article avec l'amendement de l'article 311 que nous avons suggéré.

Respectueusement soumis,

C. LAWRENCE,
Représentant législatif canadien, F. des M. de L.

WM L. BEST,
Représentant législatif canadien, F. des C. et M. de L.

L. L. PELTIER,
Vice-président et représentant législatif canadien,
Ordre des Chefs de trains.

JAMES MURDOCK,
Vice-président et représentant législatif canadien
de la Fraternité des Hommes d'Equipe de Chemins de fer.

PIECE "A"

DIVISION DE L'INSPECTION DES LOCOMOTIVES.

Etablissement de la division.

Article 302*b*: 1. Afin de rendre efficaces et complets l'équipement, l'entretien et l'inspection des locomotives à vapeur, des tenders et de leurs accessoires, on devra établir et maintenir un service de la Commission qui portera le nom de "Division de l'Inspection des Locomotives" de la Commission des chemins de fer du Canada.

Endroit, bureau et personnel.

2. Le bureau chef de la Division de l'Inspection des Locomotives sera établi dans la ville d'Ottawa, Ont., et le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, devra fournir les bureaux, l'équipement et la papeterie et engager le personnel qu'il faudra pour donner effet aux dispositions du présent article.

Nomination de l'inspecteur général et de ses assistants, et leurs pouvoirs.

3. Dans les trois mois qui suivront l'adoption de cette loi, le ministre devra nommer, sujet à l'approbation du Gouverneur général en conseil, un inspecteur général, et deux sous-inspecteurs généraux qui auront la surveillance générale des inspecteurs de districts tel que prévu, devront diriger lesdits inspecteurs de districts dans l'accomplissement des devoirs qui leurs sont imposés par la présente loi et auront l'obligation générale de voir à ce que les dispositions de cet article et les règlements et instructions faits ou donnés en vertu de la présente loi soient mis en vigueur et observés par les compagnies de chemins de fer soumises à la présente loi.

Qualifications.

4. L'inspecteur en chef et les deux sous-inspecteurs en chef devront être choisis eu égard à leur connaissance pratique de l'exploitation, de la construction, de l'équipement et de l'inspection des locomotives à vapeur, des tenders et de leurs accessoires, et eu égard à leur aptitude à systématiser et à mettre en vigueur les dispositions de la présente loi ou de toute ordonnance ou tout règlement de la commission concernant la construction, l'équipement, l'entretien, l'inspection et l'exploitation des locomotives et des tenders et de leurs accessoires.

Districts, divisions des.

5. Dans les trente jours qui suivront sa nomination et sa qualification, l'inspecteur général devra diviser le territoire formé par les différentes provinces du Canada en trente districts d'inspection des locomotives disposés de manière à ce que les services de l'inspecteur nommé pour chaque district soient le plus efficaces et de manière à ce que la somme de travail requise de chaque inspecteur soit pratiquement la même.

Inspecteurs de districts, nomination et installation.

6. Dans les trente jours qui suivront la division du territoire en districts, la Commission devra nommer, sujet à l'approbation du ministre, trente inspecteurs de districts qui seront choisis en considération de leur connaissance pratique de la construction, de l'équi-

pement, de l'entretien, de l'inspection et de la réparation des locomotives, des tenders et de leurs accessoires; à chacun des inspecteurs ainsi nommés l'inspecteur général assignera un des districts prévus dans le paragraphe précédent.

7. Afin d'obtenir les inspecteurs les plus compétents possibles, l'inspecteur en chef devra, aussitôt que possible après sa nomination préparer une liste de questions auxquelles les aspirants devront répondre concernant la construction, la réparation, l'exploitation, l'entretien, l'épreuve et l'inspection des locomotives à vapeur, des chaudières, des tenders et de tous leurs accessoires et concernant leur expérience pratique dans ces travaux. Cette liste, une fois approuvée par la Commission, servira à l'examen que devront subir tous les aspirants à la position d'inspecteur de district. Examen des inspecteurs de districts.

8. Aucune personne financièrement intéressée, soit directement ou indirectement dans la vente de tout article breveté pouvant servir sur une quelconque des locomotives à vapeur, sous surveillance, et aucune personne intempérante ne sera apte à être nommée aux postes d'inspecteur général, de sous-inspecteur général ou d'inspecteur de district. Inéligible.

9. L'inspecteur général recevra un traitement de pas moins de quatre mille cinq cents piastres par année; les sous-inspecteurs généraux recevront chacun un traitement de pas moins de trois mille cinq cents piastres par année; et les inspecteurs de districts recevront chacun un traitement de pas moins de deux mille cinq cents piastres par année. Tous lesdits inspecteurs recevront outre leurs salaires une allocation raisonnable pour les frais de voyage encourus dans l'accomplissement de leurs devoirs lorsqu'ils ne seront pas chez eux; cette allocation sera fixée par la Commission. Salaires et allocations.

10. Chaque compagnie de chemin de fer soumise à cette loi devra soumettre à l'inspecteur général ses règlements et instructions concernant l'inspection et l'épreuve des locomotives à vapeur, des chaudières, des tenders ou de leurs accessoires, dans les trois mois qui suivront sa nomination et pas plus tard que le 1er janvier 1916, et après un avis dûment donné, l'audition des intéressés et l'approbation par la Commission, lesdits règlements et instructions avec telles modifications que la Commission exigera en vue de l'uniformité et d'une plus grande sécurité, deviendront obligatoires pour ladite compagnie de chemin de fer. Si une compagnie de chemin de fer soumise à cette loi omet de déposer ses règlements et instructions, l'inspecteur général préparera des règlements et instructions ne dérogeant pas à la présente loi concernant l'inspection et l'épreuve des locomotives à vapeur, des chaudières, des tenders et de leurs accessoires pour la gouverne de la dite compagnie; lesdits règlements et instructions, étant approuvés par la Commission, et une copie en ayant été transmise au président, au gérant général et au surintendant général de ladite compagnie de chemin de fer, devront être observés, et si ladite compagnie les enfreint elle encourra une pénalité tel que prévu ci-après. Il est aussi stipulé qu'une telle compagnie de chemin de fer peut soumettre de temps à autre tout projet de changement de ses règlements et instructions qu'elle peut juger désirable, mais aucun change- Règlements et instructions concernant l'inspection et l'épreuve.

ment ne prendra effet ni ne sera mis en vigueur tant qu'il n'aura pas été soumis à la Commission et approuvé par elle.

Devoirs des inspecteurs de districts.

11. Il est du devoir de chaque inspecteur de se familiariser autant que possible, avec l'état de chaque locomotive, et de chaque tender (y compris leurs accessoires) qu'on garde ou qu'on répare ordinairement dans le district auquel il est attaché; et si l'on garde ou répare une locomotive dans deux ou plusieurs districts, alors l'inspecteur général ou un sous-inspecteur général doit faire une division du travail entre les inspecteurs pour éviter que le même travail ne soit fait deux fois inutilement. Chaque inspecteur doit faire, de temps à autre, telle inspection personnelle des locomotives confiées à sa surveillance qui est nécessaire pour appliquer les dispositions de la présente loi et qui est compatible avec les autres devoirs à lui assignés dans le présent article ou ci-dessous, mais il n'est pas requis de faire lesdites inspections à époques déterminées ni à intervalles réguliers. Son premier devoir est de voir à ce que les compagnies de chemins de fer fassent l'inspection suivant les règlements établis et approuvés par la Commission, et que les compagnies de chemins de fer réparent les défauts que ces inspections feront découvrir avant que les locomotives ou leurs accessoires soient de nouveau mis en service. A cette fin, chaque compagnie de chemin de fer soumise à cette loi doit transmettre à l'inspecteur en charge d'un district, sous le serment du fonctionnaire ou de l'employé compétent, un duplicata du rapport de chaque inspection requise par lesdits règlements, et doit aussi transmettre au dit inspecteur, sous le serment du fonctionnaire ou de l'employé compétent, un rapport des défauts trouvés par l'inspecteur. Les règlements prévus par la présente loi doivent prescrire le temps où lesdits rapports devront être faits. Lorsqu'un inspecteur de district, dans l'accomplissement de ses devoirs, trouve une locomotive, un tender ou des accessoires d'iceux ne satisfaisant pas aux exigences de la loi, ou des règlements établis et approuvés tel que mentionné ci-dessous, il doit notifier la compagnie de chemin de fer par écrit que la locomotive n'est pas en état de service et, subséquemment, ladite locomotive ne devra plus être utilisée tant qu'elle ne sera pas en état de service. Cependant, une compagnie de chemin de fer, lorsqu'elle est avertie par écrit par un inspecteur qu'une locomotive n'est pas en état de service à cause de défauts indiqués et décrits dans ledit avis, peut, dans les cinq jours qui suivent la réception dudit avis, en appeler à l'inspecteur général par télégraphe ou par lettre pour faire réexaminer ladite locomotive, et sur réception de l'appel de la décision des inspecteurs de districts, l'inspecteur général doit nommer un des sous-inspecteurs généraux ou un inspecteur de district autre que celui de la décision duquel il y a appel, pour réexaminer et inspecter ladite locomotive dans les quinze jours qui suivent la date de l'avis. Si, à la suite dudit nouvel examen, la locomotive est trouvée en état de service, l'inspecteur en chef doit immédiatement avertir la compagnie de chemin de fer par écrit, après quoi ladite locomotive peut être mise en service sans autre délai; mais si le nouvel examen de ladite locomotive confirme la décision de l'inspecteur du district, l'inspecteur général doit immédiatement aviser la compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant ladite locomotive que l'appel de la décision de l'inspecteur du district est renvoyé, et, sur réception d'un tel avis, la compagnie de chemin de fer peut, dans les trente jours, en appeler à la Commission, et en face d'un tel appel et après un avis dûment

donné et une audition, ladite Commission peut reviser, modifier ou annuler la décision de l'inspecteur général, déclarer que ladite locomotive est en état de service et en autoriser l'exploitation. Mais pendant l'un ou l'autre appel, les exigences de l'inspecteur du district sont en vigueur.

Rapport annuel de l'inspecteur général.

12. L'inspecteur général doit faire un rapport annuel à la Commission sur le travail accompli pendant l'année et faire les recommandations qu'il juge opportunes pour l'amélioration du service.

Accidents rapportés par les compagnies de chemins de fer.

13. Dans le cas où un accident provenant d'un défaut d'une locomotive ou de ses accessoires dû à n'importe quelle cause produit des blessures sérieuses ou la mort chez une ou plusieurs personnes, la compagnie des chemins de fer possédant ou exploitant ladite locomotive doit immédiatement communiquer la nouvelle dudit accident à l'inspecteur général par télégraphe ou par téléphone: La compagnie de chemin de fer possédant et exploitant ladite locomotive doit aussi faire une relation écrite des faits dudit accident à l'inspecteur en chef dans les dix jours qui suivent ledit accident. Dès que l'inspecteur en chef a reçu la nouvelle dudit accident, il doit immédiatement faire une enquête ou en faire faire une par un sous-inspecteur général ou un inspecteur de district sur les causes dudit accident. Et lorsque la locomotive est brisée au point de ne plus pouvoir partir par sa propre vapeur, ladite compagnie doit conserver intactes, autant qu'il est possible sans nuire à la circulation, la partie ou les parties affectées par ledit accident, jusqu'à ladite inspection. Le sous-inspecteur général ou l'inspecteur désigné pour faire l'inspection doit examiner ou faire examiner complètement la locomotive ou la partie affectée et faire un rapport complet et détaillé de la cause de l'accident à l'inspecteur général. La commission peut, en tout temps, demander à l'inspecteur général un rapport concernant tout accident compris dans cet article, et en recevant ledit rapport, si elle juge que c'est dans l'intérêt public, faire des comptes rendus de ces enquêtes, indiquant la cause de l'accident et faisant les recommandations qu'elle juge opportunes. Lesdits comptes rendus seront rendus publics de la manière que la Commission trouve convenable. Ni ledit compte rendu, ni aucun rapport de ladite enquête, ni aucune partie d'iceux ne doivent être admis comme preuves ou utilisés pour une fin quelconque dans aucune poursuite ou action ou réclamation de dommages provenant de toute affaire mentionnée dans ledit rapport d'enquête.

Pénalité pour violation, mode de perception.

14. Une compagnie de chemin de fer violant une quelconque des dispositions du présent article ou un règlement basé sur le présent article ou sur ceux qui suivent, ou une ordonnance de la Commission ou d'un inspecteur est passible d'une pénalité de pas moins de cent piastres pour chaque telle violation, pénalité qui doit être perçue dans une poursuite civile intentée d'après les renseignements transmis par la Commission au procureur général de la province où ladite violation a été commise, avec instruction de prendre les procédures nécessaires à la cause. Mais aucune telle poursuite ne sera intentée après un an de la date de ladite violation.

(2) La Commission doit transmettre au procureur général de la province où une violation desdites stipulations a eu lieu, les renseignements nécessaires dès que le fait d'une telle violation vient à la connaissance de la dite Commission.

Mise en vigueur par la commission.

15. La mise en vigueur et l'application des dispositions du présent article appartiennent à la Commission et tous les pouvoirs jusqu'ici possédés par ladite Commission en vertu de tout acte du parlement sont par le présent étendus de manière à comprendre la mise en vigueur et l'application des dispositions du présent article.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE DE COMITÉ,

MARDI, 1er mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill no 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Bennett (Calgary), Bradbury, Cochrane, Hartt, Graham, Lemieux, Macdonell, Maclean (York), Murphy, Nesbitt, Pugsley, Sinclair et Weichel.

Le comité a repris l'étude du bill.

A une heure le comité s'ajourne au lendemain à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE DE COMITÉ,

MERCREDI, le 2 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill no 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Bennett (Calgary), Bradbury, Graham, Green, Lemieux, Macdonell, Nesbitt, Pugsley, Reid et Sinclair.

Le comité a repris l'étude du bill.

L'article 168 étant reconsidéré, le paragraphe 3 de cet article est référé à un sous-comité pour être rédigé de nouveau, lequel sous-comité se compose de MM. Bennett (Calgary) et Graham.

A une heure le comité s'ajourne au lendemain à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
JEUDI, 3 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Carvell, Hartt, Graham, Green, Macdonald, Macdonell, Maclean (York), McCurdy, Nesbitt, Sinclair et Weichel.

Le comité a repris l'étude du bill..

A la demande du comité exécutif de l'Union des Municipalités canadiennes il est ordonné que vendredi, le 18 mai, soit la date fixée pour l'étude des articles du bill affectant les cités, les villes et les villages, surtout en ce qui concerne l'expropriation des biens, dans l'article 216 et les suivants, et le télégraphe et le téléphone, articles 367-376 et articles 252 et 358, 254 et 256 et suivants.

Il est ordonné que jeudi, le 10 mai, soit la date fixée pour l'étude de l'article du bill concernant les dédommagements pour animaux tués ou blessés sur les voies des chemins de fer.

L'article 146, "Emissions d'actions et d'obligations" ayant été lu, on entend sir Henry Drayton et d'autres exprimer leurs vues sur ce point.

Après lecture de l'article 219, M. D. L. McCarthy, de la *Toronto, Niagara Power Company* est entendu sur ce point et l'on propose d'ajouter à l'article les nouveaux paragraphes 3 et 4 suivants. Pour ces nouveaux paragraphes, voir le compte rendu des témoignages ci-contre.

Le comité s'ajourne au lendemain à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
VENDREDI, 4 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Donaldson, Hartt, Graham, Lapointe (Kamouraska), Lemieux, Macdonald, Macdonell, Sinclair et Weichel.

Le comité a repris l'étude du bill.

Il est ordonné que mercredi, le 16 mai 1917, soit la date fixée pour l'étude des articles concernant le téléphone et que les parties intéressées soient averties en conséquence.

Il est ordonné que jeudi prochain, le 8 courant, soit la date fixée pour l'étude des articles 252, 254, 256, 309, etc., et que M. Lighthall, comme représentant de l'Union des Municipalités, soit averti en conséquence.

Il est ordonné que jeudi prochain, le 8 courant, soit aussi la date fixée pour entendre M. Peltier, M. Best et M. Lawrence à propos des articles concernant la Fraternité des Mécaniciens de locomotives, celle des chauffeurs et mécaniciens de locomotives et l'Ordre des Chefs de trains et des Hommes d'équipe de chemins de fer.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'au mardi suivant, le 8 courant à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MARDI, 8 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill No 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Donaldson, Hartt, Green, Lapointe (Kamouraska), Lemieux, Macdonell, Maclean (York), Murphy, Nesbitt, Reid, Sinclair et Weichel.

Un télégramme étant lu venant de M. R. McKenzie et déclarant que la délégation du Conseil canadien de l'Agriculture ne peut pas arriver à Ottawa avant le 15 courant à cause d'autres réunions relatives au commerce du grain.

Il est résolu que mardi, le 15 mai, soit la date fixée à la place du jeudi, 10 mai, pour l'étude des articles du bill concernant les animaux tués ou blessés sur les voies ferrées, etc.

Il est ordonné que jeudi, le 10 mai, soit le jour fixé pour l'audition de M. Hawkins, secrétaire de l'Association canadienne des Marchands de bois et des autres, concernant l'article 323 du bill.

Il est ordonné que vendredi, le 11 mai, soit la date fixée pour l'audition d'une délégation de la *Mutual Fire Underwriters' Association of Ontario.*

Puis le comité reprend l'étude du bill.

MM. Best, Lawrence et Peltier, représentant les différentes fraternités des employés de chemins de fer expriment leurs vues sur plusieurs articles du bill.

A une heure le comité s'ajourne au lendemain à 11 heures a.m.

ERRATA.

OTTAWA, 8 mai 1917.

Le secrétaire.

Comité spécial de la Chambre des Communes chargé d'étudier le Bill 13, "Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer".

CHER MONSIEUR,—Veuillez faire les corrections suivantes dans la pièce "A" à la page 72 du procès-verbal des séances du comité spécial, n° 5, 28 avril.

Dans le paragraphe 10, page 73, le mot "compatible", dans la 11e ligne, devrait se lire "incompatible".

Dans le paragraphe 13, dans la seconde ligne, au haut de la page 75, à la place du deuxième mot "chemin de fer" lire "locomotive".

Dans le paragraphe 13, à l'avant-dernière ligne, page 75, lire "croissant" à la place de "allant".

Respectueusement soumis,

WM L. BEST,

Représentant législatif,
Fraternité des Chauffeurs et Mécaniciens de locomotives

De la part des représentants des employés de chemins de fer.

ANNEXE No 2

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MERCREDI, 10 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill No 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Bennett (Calgary), Blain, Bradbury, Hartt, Graham, Green, Lapointe (Kamouraska), Lemieux, Rainville, Sinclair et Weichel.

Le comité a repris l'étude du bill.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'au lendemain matin à 11 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
JEUDI, 10 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill No 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Carvell, Hartt, Graham, Lapointe (Kamouraska), Lemieux, Macdonald, Macdonell, Maclean (York), Nesbitt, Rainville, Sinclair et Weichel.

Le comité a repris l'étude du bill.

M. A. C. McMaster, avocat de la Chambre de Commerce de Toronto, et M. Frank Hawkins, secrétaire de l'Association des Marchands de bois du Canada, ont exprimé leurs vues sur divers articles du bill..

A une heure le comité s'est ajourné jusqu'au lendemain à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
VENDREDI, 11 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill No 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Hartt, Green, Lapointe (Kamouraska), Lemieux, Macdonald, Macdonell, Murphy, Nesbitt, Sinclair et Weichel.

Le comité a repris l'étude du bill.

L'article 387, "Incendies provenant des locomotives" ayant été lu, les représentants de la *Mutual Fire Underwriters' Association of Ontario* ont exprimé leurs vues.

L'article 313 étant reconsidéré, M. A. C. McMaster, de la part de la Chambre de Commerce de Toronto, a été entendu de nouveau à propos de cet article et de quelques autres.

A une heure, le comité s'ajourne jusqu'au mardi, 15 courant, à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MARDI, 15 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill No 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Carvell, Cochrane, Hartt, Green, Macdonell, Sinclair et Weichel.

Le comité a repris l'étude du bill.

Il est ordonné que mardi prochain, le 22 courant, soit la date fixée pour l'étude de l'article 358 du Bill No 13 concernant le "trafic par eau".

Il est ordonné que mercredi prochain, le 23 courant, soit la date fixée pour l'étude de l'article 387 concernant les "incendies causés par les locomotives".

M. R. McKenzie et d'autres, de la part du Conseil d'Agriculture du Canada, ont exprimé leurs vues sur le bill au sujet des clôtures, des barrières et des garde-bestiaux.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'au lendemain à 11 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MERCREDI, 16 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill No 13, Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Carvell, Cochrane, Green, Lapointe (Kamouraska), Macdonald, Macdonell, Maclean (York), McCurdy, Murphy, Nesbitt, Rainville, Sinclair, Turriff et Weichel.

Le comité reprend l'étude du bill et poursuit l'étude de l'article 375 concernant les téléphones, etc.

M. F. Dagger, représentant le gouvernement provincial d'Ontario, M. Geoffrion, la compagnie *Bell Telephone* et MM. Mackay, Scott et Mayberry, la *Canadian Independant Telephone Association* expriment leurs vues.

Il est ordonné que la continuation de l'étude de l'article 375 soit retardée au mardi 29 mai courant.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'à vendredi, à 11 heures a.m.

Avis d'amendement proposé.

Par M. Lemieux: Nouvel article 385*a* à insérer:

"385*a*. Lorsqu'une compagnie omet de faire la livraison à destination d'une marchandise quelconque qu'elle a consenti à transporter, et lorsque l'inexécution du contrat est accompagné d'une appropriation, de la part de la compagnie, des marchandises expédiées, ou par toute autre offence, les dommages dont elle est responsable comprennent—outre tous ceux mentionnés dans l'article 385, et tous ceux qui ont été prévus ou pourraient avoir été prévus lors de la rédaction

du contrat, tous les dommages, prévus ou imprévus qui sont une conséquence immédiate et directe de l'offense et de l'inexécution du contrat."

Mémoire soumis par la Chambre de Commerce de Toronto.

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Président, comité spécial chargé de la
refonte de la Loi des Chemins de fer,
Chambre des Communes,
Ottawa.

CHER MONSIEUR, — Je vous inclus ci-contre un mémoire soumis par la Chambre de Commerce de Toronto relativement aux questions qui se discutaient à votre comité la semaine dernière.

Sans doute, vous avez réglé au fur et à mesure de votre travail plusieurs des questions soulevées par ce mémoire, mais il y en a quelques-unes qui sont pendantes.

Les questions qui intéressent le plus la Chambre de Commerce se trouvent dans les articles 313, 357 et 358. J'envoie à M. Chrysler une copie de l'amendement proposé à l'article 357. Vous le verrez au haut de la page 4 du mémoire ci-inclus.

Au haut de la page 3, vous verrez l'ajouté que la Chambre de Commerce voudrait faire faire à l'article 313; il a été dactylographié tel que proposé au début par la Chambre de Commerce — les mots biffés à l'encre sont les mots que M. Strachan Johnston a suggéré de biffer. J'ai aussi cité au long certains articles de la loi américaine du commerce entre Etats dont il était question.

Bien à vous,

A. C. MCMASTER.

Mémoire soumis par la Chambre de Commerce de Toronto au comité spécial de la Chambre des Communes chargé d'étudier le Bill No 13 — " Loi codifiant et amendant la Loi des Chemins de fer ".

La Chambre de Commerce de Toronto cherche à faire amender ce bill comme suit devant le comité, de la part de la chambre de commerce.

Dans l'alinéa d'interprétation, paragraphe 2 de la loi, paragraphe 30, la Chambre de Commerce fait remarquer que les dispositions relatives aux taux télégraphiques ne sont pas aussi larges que celles de l'article 31 au sujet des taux téléphoniques, et elle suggère que le paragraphe 30 soit retouché de manière à ce qu'il reproduise la phraséologie du paragraphe 31, en remplaçant le mot téléphone par le mot " télégraphe ".

Article 42.—C'est l'article pourvoyant à ce que, dans les affaires d'une importance spéciale, le ministre de la Justice puisse donner instruction à son avocat de plaider la cause ou toute question particulière provenant de l'application. De la troisième à la dernière ligne, l'article pourvoit à ce que la Commission puisse décider que les frais du dit avocat seront payés par une quelconque des parties à la requête. La Chambre de Commerce de Toronto soumet que cela pourrait être une chose très onéreuse et que la Commission ne devrait pas avoir ce pouvoir mais que dans le cas où le gouvernement croirait que la question en jeu a assez d'importance au point de vue de l'intérêt public pour justifier la nomination d'un avocat spécial, le gouvernement devrait payer la dépense.

Article 149. — C'est l'article concernant la disposition des terres obtenues sous forme de subsides.

La Chambre de Commerce de Toronto croit que, pour la protection du public, le paragraphe 2 de cet article devrait être amendé de manière à limiter le droit ainsi donné de transférer les intérêts qu'une compagnie a dans ces terres à une compagnie de construction, de façon à ce que ledit droit ne puisse être exercé qu'avec l'assentiment de la Commission. La manière de voir des chambres de commerce sur ce sujet et la raison pour laquelle elles demandent cet amendement ont été exposées complètement hier, devant le comité, par l'avocat de la Chambre.

Article 194, paragraphes 4 et 5.—Dans ces paragraphes, la Chambre soumet que le mot "nouveau" comme qualificatif du mot "chemins de fer" devrait être biffé partout ou il se trouve. Elle soumet que l'intention n'est pas que l'article ne s'applique qu'à un nouveau chemin de fer mais qu'il s'applique à tout nouveau site et que cette interprétation est suffisamment expliquée par les mots "site projeté" qui se trouvent dans les paragraphes et qui demontrent qu'il s'agit des nouvelles constructions.

Articles 202, 203 et 222. — Ce sont les articles concernant les procédures d'expropriation. Sans suggérer aucune phraséologie, la Chambre de Commerce, pour les raisons soumises par son avocat hier, suggère qu'on devrait faire des amendements pour empêcher une compagnie de chemin de fer de retenir indéfiniment la propriété d'une personne en vertu de cette clause, et suggère que le principe de l'amendement devrait être que les compagnies de chemins de fer, en transmettant leur plan, seront par le fait même obligées de prendre la propriété et devront compléter l'achat en moins d'un an ou d'un autre délai raisonnable qu'il sera bon d'indiquer dans le statut.

Article 267. — La Chambre de Commerce est fortement d'avis que tous les chemins de fer de l'Etat devraient être complètement placés sous l'autorité de la Loi.

Articles 309 et 420. — Ces articles ont été discutés à fond devant le comité par l'avocat de la Chambre, hier, et la Chambre comprend que le comité a l'intention d'amender ces articles en établissant que les dispositions de tout règlement proposé par une municipalité ne prendront effet qu'une fois approuvées par la Commission des chemins de fer et *aux conditions contenues dans toute ordonnance approuvant le dit règlement.*

Article 313 — Paragraphe 1. — La Chambre de Commerce de Toronto trouve que certains services accordés au public accidentellement ou par habitude ne sont expressément prévus par aucune des dispositions du statut et par conséquent la Chambre demande qu'il soit ajouté à l'article 313, paragraphe 1, un autre alinéa nommé (*e*), se lisant comme suit:

> "(*e*) donner tels autres services qui sont habituels ou usuels à cause des affaires d'un agent de transport de la manière que la Commission déterminera par ordonnance de temps à autre, et devra maintenir et continuer tous lesdits services actuellement établis à moins que leur discontinuation ne soit autorisée par la Commission".

Article 316.—Fonds commun.—Lorsqu'on a discuté cette clause devant le comité hier, il y avait des différences d'opinions au sujet de ce que sont les "fonds commun". La loi américaine réglementant le commerce, revisée le 1er janvier 1917, explique clairement ce que cela veut dire, à l'article 5. Cet article remonte au 24 août 1912 et on le trouvera dans le mémoire publié sur cette loi par la Commission du Commerce entre Etats, page 13, où se lit ce qui suit:—

> "*Article 5* — (tel qu'amendé le 24 août 1912). — Qu'il sera illégal pour tout agent de transport, sujet aux dispositions de cette loi, d'être partie à tout contrat, entente ou combinaison avec tout autre agent de transport, pour mettre

en commun les profits réalisés sur les marchandses de chemins de fer différents et concurrents ou de diviser entre eux le montant ou les revenus nets provenant des recettes des dits chemins de fer ou de toute partie d'iceux, et dans le cas d'une entente pour la mise en commun des profits de marchandises tel que susdit, chaque jour où l'infraction se continuera sera considéré comme un délit nouveau ".

Le statut que le comité discute en ce qui concerne la prohibition des fonds communs, est caractérisé par les mots *sans permission de la Commission*. La loi américaine comporte une prohibition *absolue* et la Chambre de Commerce pense que la prohibition devrait être absolue et que la loi américaine a raison.

Article 357. — Cet article est important, surtout pour les petits expéditeurs qui n'ayant pas d'homme ni de service spécial pour s'occuper du trafic, n'ont pas les mêmes moyens que les gros expéditeurs de vérifier les taux exigés d'eux. Il ne convient donc pas qu'on limite trop le temps où ils peuvent faire leurs réclamations, et s'il est important que sur les grosses réclamations la Commission ait ce nouveau pouvoir additionnel — il importe en effet beaucoup qu'elle l'ait — il est aussi important que le petit expéditeur ne soit pas obligé de porter ses petites réclamations aux grands centres où la Commission siège pour obtenir satisfaction. En premier lieu, la Commission ne devrait pas être ennuyée par de petites réclamations, si cela peut s'éviter, ensuite le petit expéditeur ne devrait pas être obligé de faire ces dépenses. Il devrait pouvoir obtenir le remboursement des petites sommes à la cour de sa localité. Et l'article devrait aussi être amendé de manière à ce qu'il ne soit pas entendu que l'agent de transport est justifiable d'attendre qu'on ait fait une réclamation pour refuser les taux excessifs si le caractère excessif de ces taux a été remarqué par l'agent de transport.

La Chambre de Commerce prend donc la liberté de suggérer que l'article devrait se lire comme suit:

357. La Commission peut, lorsqu'elle trouve qu'un taux reçu ou perçu par la compagnie est illégal, ordonner à la compagnie de rembourser la partie du dit taux qui dépasse le taux légal, avec l'intérêt sur le dit excédent au taux de cinq pour cent par année, à partir de la date de la perception du dit taux; mais aucun tel remboursement ne sera ordonné par la commission à moins que la demande de rajustement n'ait d'abord été faite à la compagnie par le réclamant, *ou à moins que la demande n'ait été soumise à la commission en moins de deux ans après que la compagnie a décidé de payer la réclamation. Mais rien dans le présent article ne sera considéré comme privant le réclamant de son droit au remboursement de toute telle réclamation devant un tribunal compétent ni n'exemptera la compagnie du devoir de faire le remboursement immédiatement dès qu'elle s'aperçoit qu'elle a exigé un taux excessif, sans attendre de demande.*

NOTE — Nous suggérons deux ans. C'est la période légale, dans la plupart des provinces, pour la réclamation des dommages-intérêts.

Article 358 — Trafic par eau. — L'avocat de la Chambre de Commerce, hier, a soumis au comité l'objection qu'a la Chambre à l'amendement contenu dans les cinq dernières lignes de cet article qui se lit comme suit:

' Et les dispositions de cette Loi concernant les taxes, les tarifs et les tarifs communs doivent, selon que l'application en sera jugée nécessaire par la commission, s'étendre et s'appliquer à tout le transport de marchandises fait par un transporteur par eau d'un port ou d'un endroit du Canada à tout autre port ou endroit du Canada.

En s'opposant à cet article le *Toronto Board of Trade* est parfaitement d'accord avec le *Montreal Board of Trade* qui a présenté une objection par écrit.

La première partie de l'article donne satisfaction. La commission doit avoir juridiction là où une compagnie de chemin de fer contrôle les expéditions mais pas autre-

ment. Quelqu'un a suggéré au comité, hier, que la Commission de Commerce entre Etats avait juridiction sur des compagnies d'expédition indépendantes ou des bateaux indépendants. En consultat la loi pour faire des règlements concernant le commerce, nous avons constaté que c'était une erreur et que la Commission de Commerce entre Etats n'avait pas ce pouvoir. Le premier article de la loi établit clairement que les articles en question dans toute la loi ne comprennent pas les compagnies d'expédition indépendantes. Par exemple, en définissant les transporteurs qui doivent être soumis à la loi, on a recours à cette phrase: "et à tout transporteur ordinaire ou tous transporteurs faisant le service de transport des voyageurs ou des effets entièrement par terre, et en partie par terre et en partie par eau, *lorsque ces deux modes de transport sont soumis à un même contrôle, une même direction ou arrangement* pour une expédition ou un transport continu".

Enfin, quant à l'article 339, la Commission propose que le paragraphe 2 soit biffé. L'amende pour une contravention à une ordonnance relative aux taxes, c'est-à-dire que la compagnie peut être poursuivie pour un montant représentant trois fois la taxe, n'est pas du tout trop rigoureuse. Il n'y a aucune raison pour que, en plus des frais et de l'ennui causé par le fait d'être obligé de poursuivre pour une chose de ce genre, le demandeur doive encourir les frais additionnels de faire une demande à la Commission pour lui permettre de déposer son action. S'il intente cette action sans raison, il n'y a pas de doute que la cour lui en fera payer les frais et ce sera une amende suffisante pour lui.

MÉMORANDUMS PRÉSENTÉS PAR LES FRATERNITÉS D'EMPLOYÉS DE CHEMIN DE FER.

OTTAWA, Ontario, le 3 mai 1917.

M. J. E. ARMSTRONG,

Comité de la loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, Ontario.

CHER MONSIEUR,— Au sujet des différents articles du Bill No 13, "Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer", concernant la nomination, les limites et les pouvoirs territoriaux des constables devant être nommés à la demande et sur la recommandation des compagnies de chemin de fer tel que stipulé par les articles 449, 451 et 452, aux pages 203, 204 et 205, nous désirons soumettre respectueusement les observations suivantes:—

1. Il nous semble, qu'au cours des différends industriels, le devoir et la responsabilité de maintenir la paix et le bon ordre de la région, et d'assurer la sécurité des personnes et des biens contre les actes en contravention à la loi sur un chemin de fer et à tous ouvrages y appartenant, devrait obliger exclusivement les autorités civiles. Si les autorités civiles constatent qu'il leur est impossible de faire face à la situation, par suite d'exigences imprévues, elles ont le droit de nommer ou de demander l'aide nécessaire pour satisfaire d'une manière adéquate aux exigences.

2. On remarquera que les nominations des constables, sous l'autorité de l'article 449, sont faites sur la recommandation ou à la demande de la compagnie de chemin de fer, ou d'un de ses commis ou d'un de ses agents, et que, lorsqu'ils sont nommés, ces constables sont pratiquement, et de fait sont les employés particuliers de la compagnie, payés par elle et soumis à son entier

contrôle, comme l'indique l'article 442 où il est stipulé une amende et la déduction du montant de l'amende ainsi imposée du traitement de ces constables. Lorsque les compagnies de chemins de fer jugent opportun, par suite de conditions ou circonstances extraordinaires que, des constables spéciaux doivent être nommés, elles doivent en faire la demande aux autorités civiles qui sont en premier lieu responsables du maintien du bon ordre, et ces autorités civiles doivent immédiatement accorder la protection additionnelle nécessaire.

3. Les objections présentées par les présentes ne se rapportent pas aux constables permanents qui peuvent être à l'emploi des compagnies de chemins de fer pour maintenir l'ordre dans ou aux environs des gares et stations de chemin de fer, etc., mais se rapportent spécialement à l'emploi de constables spéciaux ou d'hommes armés lors de différends industriels; et l'arrivée de ces personnes dans une région a ordinairement pour effet d'irriter considérablement les grévistes au point de les porter à commettre des actes de violence qu'ils n'auraient pas commis autrement.

4. Nous sommes aussi d'avis qu'il est important que toutes les personnes nommées à la position de constables soient des sujets britanniques, et que lorsque ces personnes prêtent le serment professionnel, ce serment contienne une stipulation en vertu de laquelle ces personnes fassent une déclaration solennelle attestant qu'elles sont sujets britanniques. A toutes les personnes prêtant faussement ce serment devrait être imposée une forte amende.

5. Nous proposons donc que la Loi soit modifiée de façon à ce qu'il soit défendu aux compagnies de chemin de fer de nommer des constables spéciaux lors de différends industriels, pour les raisons précitées.

Respectueusement soumis,

C. LAWRENCE,
Délégué fédéral de législation
Fraternité des mécaniciens de locomotives.

WM L. BEST,
Délégué canadien de législation,
Fraternité des chauffeurs de locomotives et des mécaniciens.

L. L. PELTIER,
Délégué fédéral de législation,
Ordre des conducteurs de chemins de fer.

JAMES MURDOCK,
Délégué fédéral de législation,
Fraternité des préposés aux trains.

OTTAWA, 3 mai 1917.

CHER MONSIEUR, — Relativement aux articles 442, 449, 450, 451 et 452 nous disons qu'il est bien vrai que l'on propose de faire nommer les constables par certains fonctionnaires civils désignés par l'article 449, mais ces nominations sont faites à la demande de la compagnie de chemin de fer ou d'un de ses commis ou d'un de ses agents, et les personnes nommées sont recommandées par ces fonctionnaires pour ces fins. Lorsqu'ils sont nommés, ces constables sont pratiquement et, de fait, sont les employés particuliers de la compagnie, payés par elle et soumis à son contrôle. Ceci est indiqué par l'article 442 où il est stipulé que toute amende imposée à un constable ainsi nommé peut être déduite de tout traitement qui lui est dû par la compagnie et par l'article 452 qui revêt la compagnie, ou tout commis ou agent de cette compagnie, du pouvoir de destituer ce constable. Nous désirons aussi appuyer sur le fait que, bien que l'article 449 stipule que la personne ainsi nommée constable soit un sujet britannique, elle n'est pas tenue par la formule du serment prescrit par cet article de jurer qu'elle est sujet britannique. La dite formule de serment devrait être modifiée de façon à ce que la personne nommée constable jure qu'elle est sujet britannique, et il devrait être stipulé une amende convenable dans le cas d'une personne nommée constable qui fait un faux serment attestant qu'elle est sujet britannique. Les articles dont il est question plus haut ont été sans doute faits de manière à s'appliquer dans les cas de grèves ou de différends industriels, et on sait très bien que dans le passé les compagnies de chemin de fer ont presque entièrement cherché à protéger les vies et les propriétés, dans ces cas de grèves et de différends industriels, au moyen de gardes et de gardiens fournis par des agences de détectives bien connues qui peuvent à bon droit être caractérisées comme étant une sorte de force militaire ou constabulaire ayant un caractère particulier. L'emploi de ces gardes ou gardiens appelés constables ne tend qu'à créer une antipathie irréconciliable entre les compagnies et leurs employés en grève, et rien ne peut mieux porter ces derniers à des actes de violence.

Pour vous donner un exemple de cet état de choses nous attirerons votre attention sur le rapport et les recommandations du sous-ministre du Travail, M. Acland, relativement à une grève des manutenteurs de marchandises à l'emploi du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Fort-William, en 1909.

Il arrive souvent que les hommes ainsi fournis ne sont pas d'un caractère tel qu'ils doivent être nommés constables sous l'autorité de la Loi, mais par suite de la hâte que l'on met généralement à les nommer, on n'a aucune occasion de faire une enquête sur leurs antécédents ou leur caractère antérieur, et quelques-unes des conséquences désastreuses résultant des grèves et des différends ouvriers sont souvent dues à l'emploi de tels hommes comme constables, surtout là où il y a un grand nombre d'étrangers parmi les employés en grève ou étant partie à un différend industriel. De plus, le fait que les constables particuliers ne portent pas l'uniforme tend à les faire moins respecter, tandis que les constables ordinaires ou civils sont toujours respectés par les employés en grève. Ces objections ne se rapportent pas aux constables ordinairement et actuellement à l'emploi des compagnies de chemins de fer pour protéger les propriétés et maintenir l'ordre. L'habitude d'employer des hommes fournis par des agences privées de détectives comme gardiens ou gardes par les compagnies de chemins de fer ou autres compagnies constituées en corporation dans les cas de grève ou de différends industriels est devenue une menace aux Etats-Unis comme on peut le constater dans les rapports du Secrétaire du Travail allant jusqu'au mois de juin 1916, inclusivement, ministère du Travail, Washington, et cet état de choses a pu être aggravé là-bas par la lenteur et la nonchalence

qu'ont mises les autorités civiles à protéger efficacement et promptement les personnes et les propriétés, dans ces cas. Mais nous croyons que ce reproche ne peut pas être fait aux autorités civiles canadiennes, et le fait de permettre aux compagnies d'employer des hommes comme constables en grande partie sans doute fournis par des agences de détectifs semblables en Canada tend bien à produire les mêmes résultats déplorables ici, et est de nature à fomenter des haines parmi les grévistes et ceux qui sont parties à des différends industriels dont le résultat est souvent des démonstrations hostiles et des blessures sanglantes. De telles actions de la part des compagnies constituées en corporation ne doivent jamais être permises en Canada, et le devoir de protéger efficacement et promptement les personnes et les propriétés dans les cas de grève et de différends industriels devrait être imposé aux autorités civiles exclusivement; nous avons les moyens voulus pour demander aux autorités compétentes de leur venir en aide lorque besoin il y a. Une ligne de conduite contraire à celle-là tend à faire tomber les autorités civiles locales dans le mépris, tandis que l'emploi des fonctionnaires d'une autorité civile qui se rend compte de son devoir, est la plus sûre garantie pour la protection de la vie et des biens et le maintien de l'ordre public. Les grévistes ou leurs amis ne troubleront pas les fonctionnaires des autorités civiles ni ne leur résisteront, tandis que dans des conditions exactement semblables ils attaqueront les gardiens ou les gardes engagés à titre de constables par la compagnie et seront attaqués par eux.

Nous attirerons votre attention sur le Quatrième Rapport annuel du Secrétaire du Travail, W. B. Wilson, ministère du Travail, Washington, sur cette importante question et ses recommandations au Congrès demandant une législation pour remédier à cet état de choses. Ce rapport appuie sur ce déplorable état de guerre industrielle causé là-bas par le défaut des autorités civiles d'assumer leurs propres fonctions et nous aurons à déplorer sincèrement les mêmes conditions prenant tant d'emprise sur notre cher Canada.

Si, nonobstant ce que nous venons de déclarer, on propose de maintenir ou de maintenir en partie ces articles dans la Loi, nous suggérons respectueusement que ces articles soient modifiés de manière à stipuler que les personnes devant être nommées constables le soient par les autorités civiles et soient soumises à leur contrôle exclusif, et ne soient pas recommandées pour ces fins par la compagnie ou son commis ou son agent, ou soient soumis à son contrôle, les établissant ainsi les gardes ou gardiens particuliers de la compagnie. Il n'y aurait aucune difficulté à établir l'autorité civile compétente pour faire les nominations de ces constables et en prendre le contrôle.

Votre respectueux,

L. L. PELTIER,

Vice-président et délégué fédéral de législation,
Ordre des conducteurs de chemins de fer.

M. J. E. Armstrong, M.P.,

Président, comité de la codification et modification
de la Loi des Chemins de fer,
Chambre des Communes,
Ottawa.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
VENDREDI, 18 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Bradbury, Cochrane, Graham, Green, Macdonald, Macdonell, Maclean (York), McCurdy, Nesbitt, Sinclair, Turriff et Weichel.

Le comité a continué l'étude du Bill.

A l'article 373, "Pose de lignes ou de fils en travers ou le long des voies publiques, etc.", on a entendu M. W. D. Lighthall, au nom de l'Union des Municipalités Canadiennes, M. D. E. Thompson et autres au nom de la cité de Toronto; M. Geo. H. Kelmer, représentant du gouvernement provincial d'Ontario; M. Pope, au nom de la *Hydro-Electric Commission*; M. McCarthy, représentant de la *Toronto, Niagara Power Co.*, et autres.

A une heure le comité a ajourné jusqu'au mardi suivant, le 22 courant, à 11 heures du matin.

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR M. LIGHTALL.

OTTAWA, 18 mai 1917.

L'Union des Municipalités canadiennes craint beaucoup l'expropriation des servitudes faite séparément du terrain et s'y oppose. Si les mots "et toute servitude, etc.," sont maintenus, elle demande qu'on modifie l'article 2, paragraphe 15 ("définitions des terrains") de la manière suivante:—

Insérer avant "toute servitude" les mots "doivent, sauf dans les cités, villes et villages, comprendre".

Tous les autres articles ou projets d'amendements seront modifiés de manière à faire disparaître l'expropriation de "toutes servitudes actives et passives, etc."

W. D. LIGHTALL,
Sec. Hon. U.M.C.

Au président du comité de
révision de la Loi des Chemins de fer.

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR D. E. THOMPSON, C.R., AU NOM DE LA CITÉ DE TORONTO.

Modifier l'article 373 comme suit:—

Biffer les mots "ou des lignes destinées à transmettre la lumière, la chaleur, la force motrice ou l'électricité" où on les rencontre dans les premier, deuxième et sixième paragraphes. Au paragraphe 7, insérer après le mot "tout" à la deuxième ligne les mots "télégraphe ou téléphone". Biffer le paragraphe 9.

ANNEXE No 2

NOUVEL ARTICLE — 373A.

Dans cet article—

1. (a) "Compagnie — signifie toute personne ou compagnie ayant reçu l'autorité législative du Parlement du Canada d'acquérir, de construire, d'exploiter, d'entretenir des ouvrages, des machines, des usines, des lignes, des poteaux, des tunnels, des conduites ou autres appareils pour la réception, la génération, l'emmagasinage, la transmission, la distribution ou l'approvisionnement de l'électricité ou autre force motrice ou énergie, mais ne comprend pas une compagnie de chemin de fer ou une compagnie de service télégraphique ou une compagnie de service téléphonique.

(b) "Municipalité"—signifie le conseil municipal ou autre autorité ayant juridiction sur les voies publiques, les squares ou les autres endroits publics d'une cité, d'une ville ou d'un village ou sur la voie publique, le square ou autre endroit public dont il est question.

2. Nonobstant la teneur de toute loi spéciale ou autre loi en autorité du Parlement du Canada ou de la législature d'une province quelconque, la compagnie ne doit pas, sauf tel que stipulé dans cet article, acquérir, construire, entretenir ou opérer des ouvrages, machineries, usines, lignes, poteaux, conduites ou autres appareils sur, le long, en travers, ou sous une voie publique, un square ou autre endroit public dans les limites de toute cité, ville ou village sans le consentement de la municipalité.

3. Si la compagnie ne peut pas obtenir le consentement de la municipalité ou ne peut obtenir ce consentement autrement qu'à des termes et conditions non acceptables par la compagnie, celle-ci peut demander à la Commission la permission d'exercer ses pouvoirs sur cette voie publique, ce square ou cet endroit public; et toutes les dispositions de l'article 373 de cette Loi concernant les pouvoirs et les droits d'une compagnie compris dans cet article et touchant les procédures à prendre lorsque la compagnie ne peut pas obtenir le consentement de la municipalité, conformément aux dispositions de cet article, s'appliquent à la compagnie et à toute demande faite à la Commission et à toutes les procédures qui en résultent et aux pouvoirs de la Commission sur les lieux.

4. Rien au présent article n'est censé autoriser la compagnie, et elle n'aura aucun droit d'acquérir, de construire, d'entretenir ou d'exploiter aucun système de distribution ou de distribuer de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité dans une cité, une ville ou un village; ou d'ériger, mettre ou placer dans, sur, le long, ou sous une voie publique ou un endroit public dans une cité, une ville ou un village des travaux, des machines, des usines, des poteaux, des tunnels, des conduites ou autres appareils servant à la distribution sans que la compagnie en ait d'abord obtenu le consentement par un règlement de la municipalité; pourvu que ce paragraphe ne doive pas empêcher la compagnie de vendre ou distribuer cette force motrice par tous moyens maintenant existant ou en vertu de tout contrat maintenant en vigueur pour servir à l'exploitation de tout chemin de fer ou pour servir à toute autre compagnie faisant légalement la distribution de cette force motrice dans cette cité, cette ville ou ce village.

5. Les dispositions du dernier paragraphe qui précède doivent s'appliquer aux et restreindre les pouvoirs de toute compagnie jusqu'ici constituée en corporation en vertu d'une Loi spéciale ou d'une autre autorité du Parlement du Canada nonobstant le fait que ces dispositions peuvent être contraires aux dispositions de cette loi spéciale ou de cette autre autorité, et nonobstant les dispositions de l'article 3 de la présente Loi; et il est par les présentes déclaré que les pouvoirs de toute telle compagnie ont été ainsi restreints depuis la date de la sanction du chapitre 37 des Statuts Revisés du Canada (1906), c'est-à-dire le 31 janvier 1907.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MARDI, 22 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été transféré le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 a.m.

Présents: MM. Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Bradbury, Cochrane, Cromwell, Graham, Green, Macdonell, Murphy, Nesbitt, Oliver, Reid, Sinclair et Weichel.

Le comité a continué l'étude du bill et l'étude de l'article 358 relatif au "Transport par eau".

Le président a lu des télégrammes et des lettres relatives à cette question, après quoi il a manifesté son désir de quitter le fauteuil par suite de la part active qu'il prenait à l'étude de l'article en question.

Sur proposition de l'honorable M. Cochrane, M. Macdonell s'est assis au fauteuil.

Ont été alors entendus M. Francis King, procureur de la *Dominion Marine Association* et d'autres personnes représentant certaines chambres de commerce et certaines compagnies de transport.

A une heure le comité s'est reposé jusqu'à quatre heures de l'après-midi.

A quatre heures le comité a continué l'audition des objections contre les dispositions de l'article 358, et on a alors entendu M. Armstrong, député de Lambton, en faveur de cet article.

A six heures le comité s'ajourne jusqu'à demain, à 11 heures du matin.

Ordre a été donné d'insérer les lettres suivantes dans les procès du jour:

EDIFICE DE LA LÉGISLATURE,
TORONTO, 18 mai 1917.

Article 375, Bill n° 13.

CHER MONSIEUR,—

A la séance de votre comité tenue le 16 courant, le soussigné a cité une lettre reçue par le *Ontario Railway and Municipal Board* de la *Admaston Rural Telephone Association.*

Lors de mon retour à Toronto, j'ai constaté que le Conseil avait reçu une nouvelle lettre de cette association, faisant allusion à une récente entente conclue avec la compagnie de téléphone Bell du Canada. Je prends maintenant la liberté de vous envoyer une copie de la lettre à laquelle j'ai fait allusion et dans laquelle vous remarquerez que le signataire prétend que, par suite du fait qu'aucune Commission n'a l'autorité de déterminer les termes et conditions de l'échange local, son association a été forcée de signer un contrat avec la compagnie de téléphone Bell, et que, dans les conditions actuelles, en cet endroit, la Commission n'a d'autre chose à faire que celle d'approuver ce contrat, afin que l'Association puisse continuer de se servir de son raccordement local avec la compagnie de téléphone Bell à des termes et conditions que l'association Admaston ne peut faire autrement que d'accepter. Ce fait fait ressortir la nécessité

d'entendre et d'étudier des questions de ce genre devant une commission conjointe afin d'imposer ses décisions à chaque partie intéressée.

Votre bien sincère,

F. DAGGER,

Expert en électricité et téléphone.

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Président, comité spécial sur le Bill n° 13.
Chambre des Communes, Ottawa.

ADMASTON STATION, ONT.,
14 mai 1917.

H. C. SMALL, Ecr.,

Secrétaire, *Ontario Railway and Municipal Board,*
Toronto.

CHER MONSIEUR,—

J'ai sous les yeux votre lettre du 11 concernant la *Admaston R. T. Association, Ltd.*

Lorsque j'ai écrit à votre conseil au moment où la compagnie de téléphone Bell du Canada voulait nous faire accepter un taux nominal au lieu d'un taux d'échange de 10 cents, vous m'avez renvoyé à Ottawa et la Commission d'Ottawa nous a dit qu'elle n'avait aucune autorité sur elle; de sorte que nous avons été forcés de lui payer $5 (par téléphone par année) là où nos taux d'échange nous coûtent, à la plupart d'entre nous, de $1 à $2 par année; en conséquence nous avons été forcés de signer le contrat qu'elle vous a maintenant envoyé, pour trois ans, de sorte qu'il n'y a pas d'autre chose à faire maintenant que de l'approuver.

Votre dévoué qui vous remercie,

C. L. McCRADY,

Sec. A.R.T. Ass'n., Ltd.

EDIFICES DE LA LÉGISLATURE,
TORONTO, 19 mai 1917.

Article 375—Bill n° 13.

CHER M. ARMSTRONG,—Je prends la liberté de vous envoyer sous ce pli, pour votre gouverne, une copie d'une lettre reçue ce jour de la *Udney Telephone Company, Limited,* de même que la réponse de cette Commission.

Votre bien dévoué,

F. DAGGER,
Expert en électricité et téléphone.

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Président, comité spécial sur Bill n° 13,
Chambre des Communes, Ottawa.

THE ONTARIO RAILWAY AND MUNICIPAL BOARD, TORONTO,

MERCREDI, 17 mai 1917.

MESSIEURS,—Nous poussons notre système de téléphone dans une nouvelle direction à partir de l'échange Bell ou notre centre, et la compagnie de téléphone Bell veut que nous fournissions et érigions 18 poteaux à partir de l'échange Bell ou notre centre à titre de boni pour le raccordement. En vertu de notre contrat avec la compagnie de téléphone Bell, cette compagnie doit nous rencontrer à ¾ de mille de leur échange, à Brechin, nous donnant des circuits gratuits sur ses fils de plomb qui existent actuellement et nous lui payons $4 par souscripteur par année pour l'échange. Elle prétend que le territoire se trouve dans une limite de ¾ de mille de son échange. Je puis ajouter qu'actuellement la compagnie a une avance de cinq poteaux dans la direction dans laquelle nous étendons notre ligne. Sommes-nous obligés de donner ce boni à la compagnie de téléphone Bell, ou pouvons-nous construire jusqu'à l'extrémité de sa ligne existant actuellement et la forcer de nous y donner un raccordement, ou la compagnie de téléphone Bell doit-elle nous rencontrer à ¾ de mille de son échange?

Espérant recevoir une prompte réponse,
Votre dévoué,

ALEX. MARTIN, Jr.,
Secrétaire.

EDIFICES DE LA LÉGISLATURE,
TORONTO, 19 mai 1917.

Expansion de réseau—Contrat avec la compagnie de téléphone Bell.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 17 courant et en réponse je tiens à vous dire que la Commission n'a aucune autorité pour traiter des questions touchant la compagnie de téléphone Bell du Canada et les réseaux téléphoniques appartenant à des compagnies locales en Ontario.

Le gouvernement provincial s'efforce d'obtenir l'adoption d'amendements à cet effet dans la Loi fédérale des Chemins de fer, ce qui permettrait que les questions de ce genre soient réglées par une commission conjointe, composée de la Commission des chemins de fer et cette commission. Dans le moment, vous n'avez d'autre chose à faire que de vous efforcer d'obtenir les meilleurs termes et conditions possibles de la compagnie de téléphone Bell.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

H. C. SMALL,
Secrétaire.

M. ALEX. MARTIN, jr.,
Sec. de la *Udney Telephone Co., Limited,*
Udney, Ont.

ANNEXE No 2

ERREURS.

HÔTEL ALEXANDRA,
OTTAWA, 17 mai 1917.

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Président, comité sur le Bill n° 13,
Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer,
Chambre des Communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Dans les procès-verbaux imprimés de votre comité se trouvent les erreurs suivantes, voudrez-vous faire les corrections dans une nouvelle publication.

Dans le second paragraphe de ma lettre à sir Robert Borden, premier ministre, on lit dans les procès-verbaux " pour les services rendus au public les compagnies de chemin de fer exigent le paiement avant que vous fassiez entrer le réseau dans le service des marchandises ", on devrait lire " les compagnies de chemins de fer exigent elles-mêmes le paiement avant que vous fassiez entrer le réseau dans le service des voyageurs et le paiement avant le service de livraison dans le service des marchandises ". Page 189 des procès-verbaux, n° 10, 8 mai.

A la même date et dans les mêmes procès-verbaux, à la page 191, sous le titre " Etats qui exigent des paiements semi-hebdomadaires ou semi-mensuels de traitements aux employés de chemins de fer " on constate les omissions suivantes:

Oklahama, sur les chemins de fer, dans les mines, les fabriques et les carrières lorsque demandé. R. L. article 3760, Lois 1913, ch. 46.

Pensylvanie, Lois 1913, n° 76.

Texas, compagnies constituées en corporation employant plus de dix contractants pour des travaux publics, Lois de 1915, ch. 385.

Wisconsin, compagnies constituées en corporation seulement, Lois 1915, ch. 114.

Michigan.

Respectueusement soumis,

L. L. PELTIER,

Délégué fédéral de législation,
Ordre des Conducteurs de chemins de fer.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MERCREDI, 23 mai 1917.

Le comité spécial auquel on a référé le Bill no 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures a.m.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Bradbury, Carvell, Cochrane, Green, Macdonald, Macdonell, Maclean (York), Nesbitt, Oliver, Sinclair et Weichel.

Le comité a continué l'étude du bill, et l'étude des articles 284, 289, 302 et 311, traitant de la circulation et de l'équipement des wagons et des locomotives, etc.

On a entendu le surintendant de la force motrice et le surintendant général des lignes de l'est de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et autres, de même que les représentants des fraternités des employés de chemin de fer.

A une heure le comité s'est ajourné jusqu'au vendredi, à 11 heures du matin.

AVIS DES NOUVEAUX ARTICLES PRÉSENTÉS.

Par les fraternités des employés de chemins de fer:

PIÈCE "B".

Heures de travail.

1. Dans cet article, sauf là où le contexte le demande autrement:

(a) "chemin de fer" comprend tous les ponts et les passages dont on se sert ou que l'on fait fonctionner relativement à un chemin de fer et une ligne ou lignes dont se sert une compagnie de chemin de fer exploitant un chemin de fer, lui appartenant ou mis en opération en vertu d'un contrat, d'une convention ou d'un traité d'affermage;

(b) "employé" signifie toute personne ou personnes actuellement engagées ou intéressées au mouvement d'un train quelconque;

(c) "en service" doit comprendre toute la période de service ou de responsabilité qui s'y rapporte.

2. Cet article doit s'appliquer à toute compagnie de chemin de fer sous la juridiction du Parlement du Canada, et à tous les fonctionnaires, agents et employés de cette compagnie faisant le service de transport des voyageurs et des effets par chemin de fer en Canada, ou à partir de tout endroit en Canada à tout endroit en dehors du Canada, ou de tout endroit du Canada passant à travers un pays étranger à tout autre endroit du Canada.

3. Aucune compagnie de chemin de fer, ses fonctionnaires ou agents, ne doivent demander ou permettre à un employé, conformément aux dispositions du présent article, d'être ou de rester en service pendant une période de plus de quatorze heures consécutives; et lorsqu'un employé a été en service continu pendant quatorze heures il doit être relevé, et on ne doit pas lui permettre ou lui demander de faire un nouveau service tant qu'il n'a pas été au moins dix heures consécutives sans faire de service; et on ne doit demander ou permettre à aucun employé qui a été en service pendant quatorze heures en tout dans toute période de vingt-quatre heures de continuer son service ou de faire un nouveau service sans avoir été au moins huit heures consécutives sans faire

de service; il est stipulé que les dispositions précédentes ne doivent pas s'appliquer dans les cas de service supplémentaire résultant seulement et entièrement d'accidents graves et imprévus ou d'exigences que le plus grand soin et la plus grande diligence de la part de la compagnie de chemin de fer, de ses fonctionnaires ou de ses agents de l'administration n'auraient pas pu prévoir; mais les délais causés par le surchargement des locomotives par suite d'un trop fort tonnage, les accidents à la locomotives, les barres d'attelages défectueuses, les coussinets surchauffés, ou les tuyaux d'air crevés ne doivent pas être allégués pour suspendre l'application de la loi conformément à la clause précédente, et le service supplémentaire permis par les dispositions de cette clause ne doit en aucun cas se prolonger au delà de la période du délai réel causé par cet accident imprévu ou cette exigence.

4. Dans toutes les poursuites sous l'autorité de cet article la compagnie de chemin de fer doit être censée connaître tous les actes de ses fonctionnaires et agents et en avoir donné l'autorisation.

5. Chaque compagnie de chemin de fer soumise aux dispositions de cet article, doit faire rapport à la Commission des chemins de fer du Canada, sous serment, dans un délai de trente jours après l'expiration de chaque mois, dans chaque cas où ses employés ont été en service pendant une période plus longue que celle prescrite par le présent article. Les fonctionnaires de la dite Commission doivent, de temps en temps, faire l'inspection du régistre des compagnies de chemin de fer et faire toute autre enquête nécessaire à l'observance rigoureuse des dispositions de cet article.

6. Chaque compagnie de chemin de fer qui demande ou permet à un de ses employés d'être ou de rester en service en contravention à la clause 3 du présent article doit être coupable d'une contravention et passible d'une amende de deux cents dollars pour chaque contravention, cette amende devant être perçue en vertu d'une poursuite civile intentée sur la foi des renseignements fournis par la dite Commission au procureur de la province dans laquelle cette contravention a été commise, avec ordre de prendre les procédures nécessaires selon le cas. Mais aucune poursuite ne doit être intentée après l'expiration d'un an de la date d'une telle contravention.

(2.) La dite Commission doit envoyer au procureur général de la province dans laquelle une telle contravention aux dites dispositions est commise les renseignements nécessaires aussitôt que le fait de cette contravention est connu par la dite Commission.

7. L'exécution et la mise en vigueur des dispositions du présent article doivent relever de l'autorité de la dite Commission et tous les pouvoirs que possédait jusqu'ici la dite Commission en vertu de toute Loi du Parlement se trouvent appliqués à l'exécution et la mise en vigueur des dispositions du présent article.

8. Rien au présent article ne doit être interprété de façon à obliger une compagnie de chemin de fer d'exiger un service de quatorze heures dans toute période de vingt-quatre heures d'un employé, et à rendre illégale une convention conclue entre une compagnie de chemin de fer et un employé pour une période de moins de quatorze heures dans une période de vingt-quatre heures.

9. Le présent article doit être mis en vigueur six mois après sa sanction par le Gouverneur général.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
VENDREDI, 25 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures du matin.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Carvell, Cochrane, Green, Macdonell, Nesbitt et Sinclair.

Le Comité a continué l'étude du Bill.

Sur motion de M. Cochrane, l'article 331, traitant des tarifs spéciaux de marchandises, a été étudié de nouveau et on a entendu de nouveau M. Frank Hawkins, secrétaire de la *Canadian Lumberman's Association.*

L'étude en est renvoyée à plus tard.

L'article 442 ayant été étudié de nouveau, on a de nouveau entendu les représentants des fraternités des employés de chemins de fer de même que relativement à l'article 449 et autres traitant de la nomination des constables de chemin de fer. L'étude en est renvoyée à plus tard.

A une heure le comité s'est ajourné au mardi suivant, à 11 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MARDI, 29 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures du matin.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Carvell, Cochrane, Cromwell, Hartt, Green, Lemieux, Macdonald, Macdonell, Maclean (York), McCurdy, Nesbitt, Sinclair et Weichel.

Le comité a continué l'étude du bill.

On a de nouveau étudié l'article 373 "Pose de lignes ou de fils en travers ou le long des voies publiques, etc." On a entendu M. MacKelkan, au nom de la *National Trust Company*; M. Anglin, C.R., au nom de la *British Empire Trust Company*; M. George H. Kilver, au nom de la cité de Toronto; M. Pope au nom de la *Hydro-Electric Commission*, et d'autres. Le débat est clos. L'article sera de nouveau étudié par le comité.

L'article 375 "Dispositions relatives aux télégraphes et aux téléphones", est de nouveau étudié.

M. MacKay, au nom de la *Independent Telephone Company*, a présenté certains amendements à ceux présentés par cette compagnie le 16 mai.

M. Aimé Geoffrion, C.R., au nom de la compagnie de téléphone Bell, et autres ont été entendu sur ces amendements.

Le débat est clos. Ces articles seront de nouveau étudiés par le comité.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'à demain, à 11 heures du matin.

ANNEXE No 2

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MERCREDI, 30 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures du matin.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Carvell, Cochrane, Hartt, Green, Macdonell, Nesbitt, Sinclair, Turiff et Weichel.

Le comité a continué l'étude du bill.

L'article 375, "Dispositions relatives aux télégraphes et aux téléphones", est de nouveau étudié.

Proposé par M. Nesbitt que le paragraphe 7 soit modifié en biffant les mots "à grande distance" aux lignes 7 et 9 de ce paragraphe; en biffant les mots "à telle contribution rétributive" aux lignes 22 et 23; en biffant tout ce qui reste de ce paragraphe après le mot "maintenue" à la ligne 28; et en insérant un nouveau paragraphe 7a comme suit:

7a. Aucune ordonnance faite conformément aux dispositions du précédent article ne doit s'appliquer à l'échange de communications locales entre des personnes se servant des téléphones de deux réseaux de lignes se faisant concurrence là où ces réseaux ou lignes aboutissent à un tableau de distribution situé dans les limites municipales de la même cité, de la même ville ou du même village, sauf lorsqu'il s'agit de lignes téléphoniques rurales se trouvant dans une zone où il n'y a pas de concurrence et alors seulement lorsque la Commission juge cet échange désirable et pratiquable.

L'amendement ayant été mise aux votes, la décision a été donnée affirmativement par un vote de sept contre quatre.

L'article a été adopté tel que modifié.

L'article 373, "Pose de lignes ou de fils en travers ou le long de voies publiques, etc.", est de nouveau étudié. On a de nouveau entendu M. Geo. Kilmer parlant au sujet de l'amendement présenté au nom de la cité de Toronto, le 18 courant.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'à demain, à 11 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
JEUDI, 31 mai 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures du matin.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Bennett (Calgary), Blain, Bradbury, Carvell, Cochrane, Donaldson, Hartt, Green, Macdonald, Macdonell, Maclean (York), McCurdy, Nesbitt, Sinclair et Weichel.

Le comité a continué l'étude du bill, et aussi l'étude de l'article 373, "Pose de lignes ou de fils en travers ou le long de voies publiques, etc."

M. Macdonald a proposé que le dit article soit modifié de la manière suivante:

"Biffez les mots " ou des lignes destinées à transmettre la lumière, la chaleur, la force motrice ou l'électricité " là où on les rencontre dans les paragraphes premier, deuxième et sixième. Au paragraphe 7 insérez après le mot " compagnie " à la troisième ligne les mots " de télégraphe ou de téléphone. Biffez le paragraphe 9 ".

Et aussi que l'article suivant soit inséré à titre de nouvel article 373A: (*Pour ce nouvel article 373A, voir les procès-verbaux du comité, partie 16, page 332*).

Les amendements présentés ayant été mis au vote, le comité s'est divisé et l'appel des noms ayant été faits, ils ont été enregistrés comme suit:

OUI: Messieurs Bennett (Calgary), Blain, Bradbury, Cochrane, Donaldson, Hartt, Macdonell, Maclean (York) et Weichel.—9.

NON: Messieurs Carvell, Nesbitt et Sinclair.—3.

De sorte que la réponse a été affirmative.

L'article 373 a été alors adopté tel que modifié.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'à demain, à 11 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
VENDREDI, 1er juin 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Cheminsd e fer, s'est réuni à 11 heures du matin.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Bradbury, Blain, Carvell, Cochrane, Cromwell, Macdonell, Nesbitt, Oliver, Sinclair et Weichel.

Le comité a continué l'étude du bill.

A une heure le comité a ajourné au mardi suivant, à 11 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
MARDI, 5 juin 1917.

Le comité spécial auquel a été référé l'étude du Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures du matin.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Cohcrane, Hartt, Macdonell, Maclean (York), Nesbitt, Oliver, Reid, Sinclair, Turiff et Weichel.

Le comité a continué l'étude du bill, et a étudié quelques-uns des articles dont l'étude avait été renvoyée à plus tard.

Après la lecture de l'article 5, sur proposition de M. Reid, il a été

Résolu que les modifications nécessaires soient apportées au bill actuellement à l'étude afin de faire appliquer les dispositions du dit bill aux chemins de fer du Gouvernement, sauf les articles de ce bill relatif à l'expropriation.

A une heure le comité s'ajourne jusqu'à demain, à 11 heures du matin.

ANNEXE No 2

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ,
6 juin 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni à 11 heures du matin.

Présents: Messieurs Armstrong (Lambton) au fauteuil, Blain, Cochrane, Cromwell, Macdonald, Macdonell, Oliver, Sinclair et Weichel.

Le comité a continué l'étude du bill.

Sur proposition de M. Bradbury, l'article 353 "Voyageurs qui refusent de payer leur place," a été étudié de nouveau et modifié en biffant les mots "ou près d'une habitation, au choix du chef du train," à la quatrième ligne de cet article.

L'article 358, "Transport par eau," est de nouveau étudié et modifié, sur motion de M. Macdonell, en biffant tous les mots qui se trouvent après le mot "endroits," à la dixième ligne de cet article.

Ayant ainsi disposé de tous les articles dont l'étude avait été renvoyée à plus tard, il a été

Ordonné que le bill tel que modifié soit retourné à la Chambre et imprimé de nouveau tel que modifié par le comité, en recommandant que les procès-verbaux et la preuve soient imprimés sous forme de livres bleus et à titre d'annexe aux Débats de la Chambre.

Le comité s'ajourne alors *sine die*.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE 301,
24 avril 1917.

Le comité spécial auquel a été référé le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, s'est réuni ici à 11 heures de l'avant-midi.

M. MACDONELL: Comme il y a quorum, je propose que M. Joseph E. Armstrong soit nommé président de ce comité.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai l'honneur de seconder cette motion.

La motion est adoptée.

M. ARMSTRONG: (Au fauteuil) messieurs, je vous remercie de l'honneur que vous m'avez fait.

Il a été proposé par M. Cochrane, secondé par M. Macdonell—

Que la résolution adoptée par la Chambre, le 7 février 1917, référant le Bill n° 13, Loi codifiant et modifiant la Loi des Chemins de fer, à un comité spécial (de vingt-six membres) soit modifiée en y ajoutant ce qui suit:

1. Que la règle 11 soit suspendue à ce sujet;
2. Que le quorum dudit comité soit de cinq membres;
3. Que le dit comité soit autorisé à faire venir des personnes, des documents et des archives, et à faire un rapport de temps en temps, et ait la permission de siéger pendant les sessions de la Chambre, et soit aussi autorisé à faire imprimer de jour en jour pour l'usage du comité les procès-verbaux et la preuve qui seront prises, et que la règle 74 soit suspendue à ce sujet; et
4. Que le nom "(Kamouraska)" soit inséré immédiatement après le nom "Lapointe".

Après une discussion de quelques instants il a été décidé de former le quorum de neuf membres au lieu de cinq comme on l'avait d'abord proposé. Ainsi modifiée, la résolution a été adoptée.

On a ensuite fait la lecture de l'ordre de référence sous l'autorité duquel le comité agit.

Le PRÉSIDENT: Je ne puis m'empêcher de songer qu'il serait prudent de décider certaines règles pour l'orientation du comité. J'ai préparé un mémorandum concernant ce qui, selon moi, devrait être fait par ceux qui désirent exposer leurs opinions à ce comité, que ce soit des représentants de compagnies de chemin de fer constituées en corporation ou autres organisations extérieures. Dans ce mémorandum, je suggère que ces déclarations soient présentées par écrit. Je vais lire le mémorandum en question, et si le comité croit opportun de se ranger à mon avis, je crois que cela aura pour résultat d'expédier très rapidement les affaires. (Il lit):

> "Par suite de l'importance de ce bill, contenant 461 articles renfermant des dispositions relatives à des questions complexes de législation en matière de chemin de fer, il sera absolument nécessaire, afin d'obtenir la passation du bill dans un délai raisonnable, d'établir certaines règles pour la direction des affaires.
>
> "En conséquence, je suggérerais au comité que toute compagnie constituée en corporation, chemin de fer municipal ou autres, ou tout autre intéressé ou tout autre groupe de population concerné par le caractère de cette mesure, et qui désire présenter des opinions à ce comité relativement au bill, soient tenus

de coucher sur le papier par écrit leurs suggestions et leurs arguments à l'appui de ces opinions.

"De cette manière, le comité aura sous les yeux, d'une façon tangible, les diverses suggestions qu'il lui sera nécessaire et opportun de considérer. Lorsque dans un cas spécial le comité croit qu'il serait sage d'entendre une députation, le comité peut, sur demande à ce sujet, établir une disposition spéciale à cette audition, et, ce cas se présentant, peut demander à la partie intéressée de nommer un ou plusieurs porte-parole pour défendre ses opinions.

"Il me semble que si l'on permet à toutes les personnes intéressées dans cette mesure de se rendre ici et de s'adresser au comité il s'ensuivra une perte de temps considérable et il y a un grand risque que dans un grand nombre de cas les questions exactes en cause ne soient pas clairement indiquées.

"Je suggérerais que le comité fît l'étude du bill article par article. De cette façon, le comité pourra restreindre la durée de la discussion et traiter efficacement la plupart des modifications projetées. Lorsqu'un article présentera des difficultés imprévues, ou lorsqu'il paraîtra désirable de consulter des personnes intéressées au sujet d'un projet de modification, on peut faire un arrangement spécial pour étudier ces questions en un jour déterminé, alors que l'on pourra entendre les différentes personnes y intéressées, si la chose est nécessaire.

"A mesure que le comité avancera dans son travail, il pourra être désirable d'établir d'autres règles pour sa direction, mais en attendant je suggérerais les règles précitées comme devant servir de base à nos travaux.

"Il vous sera aussi nécessaire de considérer quelles devront être les heures de travail du comité, parce qu'il est tout à fait désirable de tenir compte de l'accommodation des membres. M'est-il permis de suggérer que les heures de travail soient, disons, de onze heures de l'avant-midi à une heure, et de trois heures à six heures de l'après-midi.

"Nous avons, présent à ce comité, M. Strachan Johnston, C.R., de Toronto, dont le ministre des Chemins de fer a retenu les services pour aider le comité, et qui, je n'en doute pas, connaît à fond les modifications et les raisons de ces modifications. Je suggérerais par conséquent que l'on accordât à M. Johnston la même liberté de discussion dans ce comité que celle accordée aux membres.

"Je suis certain que les membres du comité comprendront la nécessité d'assister aux séances avec empressement, afin que les travaux de ce comité soient terminés le plus tôt possible".

Le comité s'est mis à l'étude du bill.

A l'article 2, Interprétation, paragraphe (2), "règlement" lorsque cette expression se rapporte à un acte de la compagnie, comprend une résolution.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que cela signifie que toute résolution serait un règlement?

M. STRACHAN JOHNSTON, C.R.: Je suis porté à le croire; cela ne signifie pas qu'une résolution comprend un règlement.

L'hon. M. PUGSLEY: S'il y a une clause indiquant les procédures à prendre pour la passation d'un règlement, elle pourrait tout aussi bien s'appliquer à une résolution.

M. STRACHAN JOHNSTON, C.R.: Il n'y a aucune modification de l'ancienne loi à ce sujet. Je pourrais peut-être dire quelque chose qui pourrait aider les membres du comité. Le bill est une revision de la Loi des Chemins de fer de 1906, et c'est aussi une codification de cette loi et des douze ou quatorze lois la modifiant et qui ont été adoptées. Le procureur du ministère a préparé pour chaque membre du comité une copie du bill, et vous y verrez des lignes droites rouges allant horizontalement ou verticalement, indiquant de la matière nouvelle. Les lignes rouges ondulées indiquent une refonte sans, peut-être, changement fondamental dans le sens de l'article. A un cer-

tain nombre d'endroits, vous verrez un petit point ou signe rouge qui indique que l'on a omis certaine matière de l'ancienne loi. Si quelqu'un d'entre vous désire référer à quelque article de l'ancienne loi, il trouvera à la fin une table indiquant comment on en a disposé, et pourra en la consultant facilement découvrir un article quelconque et savoir ce qu'on en a fait.

Sur le sous-article 4.

M. BENNETT: Il me semble que la définition du mot "compagnie" s'applique à peine au cas actuel.

M. STRACHAN JOHNSTON, C.R.: La raison du changement est que dans l'affaire de la *Toronto and Niagara Company,* décidée par le Conseil privé, on a maintenu que l'article 247 de la loi ancienne, loi touchant les fils et les lignes sur un grand chemin, ne s'appliquait qu'aux compagnies de chemin de fer; il en est résulté que la compagnie peut prendre les rues de la municipalité et installer des fils sans le consentement de cette dernière—l'article 247 ne s'appliquait qu'aux chemins de fer.

L'hon. M. LEMIEUX: N'y a-t-il pas plus loin une autre clause traitant des tramways et tous ces genres de transport prévus par la disposition du présent paragraphe?

M. STRACHAN JOHNSTON, C.R.: Il y a là une clause, mais néanmoins la décision du Conseil privé semble appeler cette interprétation. M. Chrysler, C.R., rédacteur de cette clause, est d'avis que l'interprétation donnée ici est nécessaire afin qu'il soit clair que le mot "compagnie" s'appliquera à d'autres qu'aux chemins de fer. J'ai donné beaucoup d'attention à cette clause, et je crois encore que la rédaction de M. Chrysler est excellente et couvre le terrain, élagant la difficulté soulevée par l'ancienne loi. L'article 373 est un article sur lequel il peut y avoir quelque discussion. Vous verrez que le mot "compagnie" y est employé dans de nombreux cas où il s'applique à des compagnies de téléphone et de force motrice, et cette définition est nécessaire pour qu'il soit clair que le mot "compagnie" signifie toute sorte de compagnie que le texte pourrait faire entendre. Je ne vois pas comment il peut y avoir de doute possible sur l'interprétation du mot tel que défini par M. Price.

M. SINCLAIR: S'applique-t-il aux chemins de fer du gouvernement?

M. JOHNSTON, C.R.: Les réseaux du gouvernement sont exclus.

L'hon. M. COCHRANE: J'espère qu'on le fera s'appliquer aux chemins de fer du gouvernement. Je crois pour ma part qu'il serait excellent de le rendre applicable, mais je discuterais naturellement cette question avec mes collègues avant d'en décider.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai jamais compris pourquoi l'honorable M. Blair s'opposait à son application.

M. JOHNSTON, C.R.: Cela sera traité plus tard.

M. BENNETT: Je suggérerais que le mot "accompagné" soit biffé, et que les mots "immédiatement précédés" soient insérés après le mot "à moins".

Le sous-article est modifié et adopté.

Sur le paragraphe (a):

> "Comprend toute compagnie semblable ou personne ayant droit de construire ou d'exploiter un chemin de fer."

M. BENNETT: Ne devrions-nous pas dire quelque chose du pouvoir législatif du Parlement? Chaque compagnie ne peut pas être prévue dans cette loi.

M. JOHNSTON, C.R.: Non, mais c'est défini dans le bill.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas nécessaire d'inclure quoi que ce soit à ce sujet.

Le paragraphe (a) est adopté.

Sur le paragraphe (b):

b) dans les articles de la présente loi qui exigent que les compagnies fournissent au ministre des statistiques et des rapports, ou qui imposent des amendes à défaut de ce faire, comprennent de plus toute compagnie qui construit ou exploite une ligne de chemin de fer en Canada, même si cette compagnie ne relève pas autrement de l'autorité législative du Parlement du Canada, et comprennent aussi tout particulier non constitué en corporation, qui est propriétaire ou locataire d'un chemin de fer en Canada, ou est partie à une convention pour l'exploitation d'un tel chemin de fer.

M. BENNETT: Seule une compagnie peut vraiment posséder un chemin de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, un particulier peut exploiter un chemin de fer.

M. BENNETT: Il doit y avoir une identité corporative, touchant un chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Y a-t-il des jugements où entre la question du pouvoir de l'autorité fédérale à traiter d'un chemin de fer exploité sous le régime d'une charte locale?

M. BENNETT: La présente clause demande seulement qu'on fournisse des statistiques, et je puis dire que sous le titre du commerce nous avons juridiction là-dessus.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a un autre article de la loi qui donne pouvoir sur les chemins de fer provinciaux, une fois que nous les décrétons ouvrages pour l'avantage général du Canada.

L'hon. M. LEMIEUX: Les compagnies exclusivement provinciales vous font-elles rapport?

L'hon. M. COCHRANE: Non, et voici un ordre pour obtenir ce rapport.

M. CARVELL: Et comment l'appliquerez-vous?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est presque identique à la loi actuelle.

M. CARVELL: Je ne m'y oppose pas.

L'hon. M. GRAHAM: Des compagnies ayant des lettres patentes provinciales ont-elles fait rapport au ministère des Chemins de fer?

L'hon. M. COCHRANE: Quelques-unes seulement.

M. BENNETT: Des compagnies de tramway ont fait des rapports subordonnément au présent article à l'autorité fédérale.

L'hon. M. GRAHAM: Si de semblables compagnies n'ont pas dans le passé fait ces rapports au ministère fédéral des Chemins de fer, le sous-article présent n'est pas très efficace.

L'hon. M. COCHRANE: Ce sous-article n'est que pour définir. Nous verrons plus tard la clause qui oblige à faire les rapports.

L'hon. M. GRAHAM: Si le sous-article n'est pas une définition efficace, il ne fera pas grand bien.

M. BENNETT: Vous verrez, dans le rapport du statisticien du ministère des Chemins de fer et Canaux, des tableaux contenant des rapports de compagnies de tramways électriques. Ces compagnies ont admis la disposition de la loi pour les fins statistiques seulement. Elles ont refusé de donner d'autres informations, et je crois qu'elles ont bien raison de le faire.

M. CARVELL: C'est pitié si le pouvoir d'exécuter cette disposition n'existe pas, car elle est vraiment importante.

M. JOHNSTON, C.R.: Les tribunaux n'ont jamais traité la question d'obliger les compagnies de chemin de fer à fournir des statistiques sur leur exploitation.

Le sous-article est adopté.

ANNEXE No 2

Sur le sous-article 6:

> "Comté" comprend tout comté, une union de comtés, un *riding*, un district ou une division correspondante à un comté, et, dans la province de Québec, toute division municipale distincte d'un comté.

M. JOHNSTON, C.R.: Le mot "district" a été ajouté.

M. CARVELL: Y a-t-il eu des décisions sur la signification de "une union de comtés"? Vous pouvez avoir une union de comtés pour une fin et non pour l'autre. Vous pouvez avoir une union de comtés pour des fins électorales et pour bien d'autres choses. Cela s'appliquerait-il dans le cas actuel?

M. BENNETT: Le mot "district" a été ajouté pour rompre les difficultés qui se sont produites dans la pratique, surtout dans l'Ouest.

M. JOHNSTON, C.R.: Cela ne touche pas la question de M. Carvell.

M. CARVELL: Oui, ce que je veux savoir est ce que vous entendez par "une union de comtés." Il y a au Canada des comtés qui sont unis pour des besoins municipaux et qui sont séparés pour d'autres.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a des divisions municipales séparées dans la province de Québec.

M. SINCLAIR: Nous les avons en Nouvelle-Ecosse. Le comté que je représente compte deux comtés municipaux.

M. BENNETT: Vous remarquerez que le paragraphe emploie le mot "comprend". C'est assez large.

L'hon. M. PUGSLEY: Y aurait-il quelque mal à omettre les mots "dans la province de Québec".

M. CARVELL: Y a-t-il eu quelque décision judiciaire sur la signification des mots "comtés municipaux?"

M. JOHNSTON, C.R.: Pas que je sache.

M. CARVELL: Car je puis voir où il y aurait des difficultés. Ainsi, lorsqu'une compagnie de chemin de fer produit un plan et un cahier de renvoi au bureau d'enregistrement du comté—supposons qu'il y ait deux comtés, unis pour les fins électorales, cela pourrait être une belle question que savoir si la production doit être faite au bureau d'enregistrement d'un comté ou de l'autre.

Sir HERBERT AMES: Il y a un conseil de comté pour les comtés de Stormont, Dundas et Glengarry. La même chose existe quant aux comtés de Northumberland et de Durham.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais il n'y a pas trois bureaux d'enregistrement.

Sir HERBERT AMES: Je ne saurais vous le dire. Toute législation proposée à l'adoption du conseil de comté devra être adoptée par l'union des comtés.

M. BENNETT: Il m'est parfaitement clair que la clause, telle qu'elle est, ne peut faire aucun mal.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans la province de Québec, il y a le village de Chambly et la paroisse de Chambly. La municipalité de village et la municipalité de paroisse sont deux organismes différents.

M. CARVELL: Sont-elles toutes deux dans le même comté?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. Puis, dans le comté de Gaspé, il y a deux bureaux d'enregistrement.

M. LAPOINTE: Il y a la division N° 1 et la division N° 2 dans le comté de Rimouski. Il y a dans ce comté deux conseils municipaux.

M. SINCLAIR: Je propose de biffer les mots "dans la province de Québec".

L'hon. M. GRAHAM: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée et le sous-article est adopté tel que modifié.

Sur le sous-article (7) :

"cour" signifie une cour Supérieure de la province ou du district, et, lorsque cette expression est employée au sujet de procédures qui ont pour objet,—

(*a*) la fixation ou le paiement, soit à la personne qui y a droit, soit par consignation en cour, d'indemnités pour terrains pris ou pour l'exercice de pouvoirs conférés par la présente loi; ou

(*b*) la mise en possession de terrains ou l'anéantissement de résistance à l'exercice de pouvoirs, après paiement ou offre d'indemnité;

elle comprend la cour de Comté dans le ressort de laquelle les terrains sont situés; et les désignations "cour de Comté" et "cour Supérieure" doivent être interprétées selon la Loi de l'Interprétation et ses amendements.

M. CARVELL: Je voudrais discuter pourquoi une bonne partie de cette autorité ne pourrait pas être conférée aux cours de Comté, car nous les avons presque partout au Canada, maintenant. Les procédures sont plus coûteuses si l'on va aux cours supérieures. Je ne propose pas ceci comme amendement, mais je le suggère simplement.

M. BENNETT: Les procédures peuvent être portées devant un juge de la cour de Comté, mais dans les questions de dépossession affectant les terrains, la pratique n'a jamais été de les enlever aux cours Supérieures.

M. JOHNSTON, C.R.: La cour de Comté a une juridiction étendue, comme vous le verrez à mesure que nous avancerons.

Le PRÉSIDENT: Vous remarquerez que dans la rédaction qui suit le paragraphe (*b*) la cour de Comté est comprise. Je crois que cela couvre votre objection.

M. CARVELL: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Les mots finals de ce sous-article "et 'cour de Comté' et 'cour Supérieure' doivent être interprétés selon la loi d'interprétation et ses modifications", sont soulignés, étant simplement ajoutés.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne peut être nécessaire d'ajouter ces mots, car la loi d'interprétation peut s'appliquer ici. Je crois qu'il est dangereux d'inclure des mots qui ne sont pas nécessaires.

M. NESBITT: Laissons-les là pour rendre le sens clair.

Le sous-article est adopté.

Sur le sous-article 9—"taxes de messageries".

M. JOHNSTON, C.R.: La seule modification est la substitution du mot "toutes" devant compagnie, deuxième ligne, au mot "la" de l'ancienne loi.

L'hon. M. LEMIEUX: Pour l'amour de la langue anglaise n'emploiriez-vous pas le mot "levy" au lieu de "charge"? La "toll" (taxe) n'est-elle pas une *levy* plutôt qu'une *charge?*

M. JOHNSTON, C.R.: C'est *levy* tant que ce n'est pas encaissé. Le mot "charge" est défini dans un autre sous-article.

Le sous-article est adopté.

Sur le sous-article 10, "Marchandises".

L'hon. M. PUGSLEY: C'est la même rédaction que dans l'ancienne loi?

Le PRÉSIDENT: Oui.

ANNEXE No 2

Sur le sous-article 11:

> "Voie publique" comprend toute route, rue ou ruelle, tout autre chemin ou toute voie de communication publique.

M. BENNETT: Je crois qu'il serait bon d'ajouter le mot "passage".

L'hon. M. PUGSLEY: "Voie publique" n'embrasse-t-il pas "passage"?

M. CARVELL: Un chemin de fer, entre autres, peut avoir un chemin privé qu'on pourrait appeler "passage".

Un hon. MEMBRE: Un pont serait-il compris dans "grand chemin"?

M. JOHNSTON, C.R.: D'ordinaire, "pont" serait compris dans le mot "voie publique".

Le sous-article est adopté.

Sur le sous-article 12—"Ingénieur-inspecteur".

L'hon. M. LEMIEUX: Bien que je ne m'oppose pas à la juridiction de la Commission des Chemins de fer, je comprends que la loi présente doit être appliquée sous l'empire de la Commission. L'inspecteur-ingénieur sera-t-il nommé par la Commission ou par le ministre?

M. JOHNSTON, C.R.: Tous deux ont ce pouvoir sous l'empire de la Commission.

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'y fais pas objection.

L'hon. M. COCHRANE: Je laisserai la chose à la Commission, autant que cela me touche.

Sur le sous-article 14—définissant "juge de paix".

> "Juge de paix" signifie un juge de paix exerçant ses fonctions dans le district, comté, *riding*, la division, cité ou localité où se présente l'affaire qui exige son intervention; et, lorsqu'une affaire permet ou exige l'intervention de deux juges de paix, l'expression "deux juges de paix" signifie deux juges de paix réunis et agissant conjointement.

M. CARVELL: Pourquoi ne pas suivre la loi criminelle sous ce rapport? Dans les cas ordinaires le magistrat de police peut faire tout ce qui exige d'ordinaire la présence de deux juges.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne s'appliquerait pas ici.

M. BENNETT: Ceci signifie deux individus.

M. CARVELL: Et dans la loi criminelle aussi bien.

M. BENNETT: Cela implique que deux hommes on étudié la question au lieu d'un.

Le sous-article est adopté.

Sur le sous-article 15:

> "Terrains" signifie les terrains dont la présente loi ou la loi spéciale autorise l'acquisition, la prise de possession ou l'usage, et comprend des biens-fonds, dépendances, terrains, maisons et héritages de toute condition, ainsi que toutes servitudes actives ou passives, tous droits, privilèges ou intérêts existants dans, ou sur ces terrains ou à leur égard.

M. CARVELL: Cela est neuf.

L'hon. M. LEMIEUX: Prévoyez-vous un cas comme celui qui s'est produit à Montréal touchant la construction du tunnel du *Canadian-Northern*.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est une des raisons pour lesquelles cette clause a été rédigée. Le mot "servitude" est employé dans la loi anglaise; je crois que le mot "easement" (commodité active) suffirait. Cela comprend le droit de tuneller en dessous ou à travers.

M. BENNETT: Après le mot "sur", dans l'avant-dernière ligne, ne serait-il pas bon d'ajouter "sous"?

L'hon. M. LEMIEUX: Je le crois. L'affaire Rainville *Canadian-Northern* est un cas de ce genre.

Le PRÉSIDENT: On suggère d'ajouter le mot "sous" après le mot "sur".

L'hon. M. PUGSLEY: Je propose l'adoption de la clause, telle qu'elle est modifiée par M. Bennett, avec le mot "sous" suivant immédiatement le mot "sur".

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a à Toronto une litispendance où se voit un curieux état de choses. Une des compagnies d'énergie motrice donna avis d'une servitude sur le terrain d'un particulier; elle plaça ses fils à environ quinze pieds du sol, et après avoir posé ces fils, se soumit à l'arbitrage aux fins de déterminer la somme du paiement qu'elle devait faire. Le propriétaire du terrain dit: "Vous avez virtuellement pris mon terrain, et vous devriez le payer", mais la compagnie répliqua: "Nous consentons à payer les dommages que nous avons faits à votre terrain en laissant les fils en lieu où ils sont", mais le propriétaire reprit: "En prenant la servitude active à travers mon terrain, vous avez virtuellement pris le terrain". L'affaire est maintenant en cour d'Appel.

L'hon. M. LEMIEUX: Selon la loi, le mot "propriété" signifie propriété sur ou sous. Dans le cas du Canadien-Nord à Montréal, on a prétendu qu'il avait détruit la propriété de dessous en tunellant sous des parties entières, en conséquence de quoi la propriété de surface étaient lézardée et dérangée.

M. NESBITT: La dernière fois que ce sous-article a été discuté, on a attiré l'attention sur le fait qu'en Ontario, l'Hydro-électrique n'a pas pris le terrain, mais a simplement établi ses poteaux et poteaux à fils sur ces terrains, portant ses fils au-dessus du sol. Par le présent sous-article, nous donnons maintenant aux compagnies privées le même droit.

L'hon. M. COCHRANE: Ces compagnies seraient responsables de tout dommage causé.

M. NESBITT: Les compagnies privées n'ont pas eu ce droit jusqu'ici. Il y a eu beaucoup d'ennuis chez les cultivateurs, en conséquence de l'exercice de ce droit par l'Hydro-électrique. Le gouvernement provincial a refusé de donner aux compagnies particulières de poursuivre l'Hydro-électrique et il en est résulté un fort mécontentement, les cultivateurs prétendant que la compensation qu'on leur remit ne suffisait pas, et qu'ils aimaient tout autant se faire enlever le terrain que de voir s'élever les poteaux et les fils, parce que les gens de l'Hydro-électrique passaient constamment sur le terrain pour examiner les fils; ils venaient en voiture double, causant des dommages, de sorte que les cultivateurs dirent qu'ils feraient tout aussi bien de vendre absolument le terrain à la Hydro-électrique.

L'hon. M. COCHRANE: Si l'Hydro-électrique endommage la propriété, elle doit la payer.

M. NESBITT: Non, elle ne paie pas dans le cas présent, parce que tout d'abord elle se réserve le droit de passer sur le terrain pour fins d'inspection.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois qu'on devrait suspendre le paragraphe.
pris dans la somme payée aux débuts. Je crois que nous devrions dire clairement dans le présent article quel pouvoir doit être donné à la compagnie.

M. F. H. CHRYSLER, C.R.: Je représente ici les compagnies de chemin de fer, mais en parlant sur l'article en question je veux simplement aider au comité; car il semble y avoir doute sur la portée du présent sous-article. Comme je comprends ce sous-article, la première partie donne à la compagnie le droit de prendre le terrain si elle veut une servitude active pour passer sur le terrain ou l'eau courante et si elle veut la payer, mais elle ne peut acquérir une servitude active. J'ignore quels sont les cas dont M. Johnston a parlé, mais la décision donnée récemment portait qu'on ne pouvait pas sous l'empire de l'ancien article aller trouver un homme et lui dire: "Je ne veux pas votre terrain, mais simplement le pouvoir de creuser à dix pieds sous terre, et je désire acquérir sur votre terrain cette servitude active que je crée par mon avis".

La compagnie de chemin de fer n'a jamais eu ce pouvoir. Ou de même la compagnie ne pouvait pas dire à un particulier: "Nous voulons poser un pont sur votre terrain, à environ dix pieds du sol; nous ne vous touchons pas et nous ne prenons pas votre propriété, nous voulons tout simplement acquérir une servitude active pour le surpasser dans l'air". J'ignore quel est le programme du comité sur les servitudes, mais c'est là le but du sous-article.

M. Bennett: Il y a plus loin une autre clause touchant l'expropriation, et je crois qu'il vaudrait mieux laisser le sous-article présent jusqu'à ce que l'autre soit étudié.

M. Nesbitt: Je ne veux pas donner ce pouvoir à toutes les compagnies, mais je consens à suspendre la présente clause jusqu'à ce que les clauses d'expropriation soient mises à l'étude.

M. Macdonell: Si une compagnie prend le pouvoir de poser des fils au-dessus du terrain d'un particulier, elle fait aussi bien d'acquérir ce terrain, car le propriétaire ne peut plus l'utiliser après coup aux mêmes fins qu'il pourrait désirer, si les fils sont posés.

M. Nesbitt: L'Hydro-électrique voulait pousser son éclairage jusqu'à certaine maison; il y avait trois habitations en ligne. Que fît-on? On attacha les fils à l'une des maisons, on les passa bas devant les fenêtres de l'habitation, puis ont les porta jusqu'à la maison voisine. Ni compagnie ni gouvernement ne devrait avoir le droit d'agir ainsi. Cela détruisit en grande partie la valeur de cette maison. On passa les fils droit devant les fenêtres.

M. Johnston, C.R.: On passa les fils sur une partie de sa propriété?

M. Nesbitt: Oui.

M. Johnston, C.R.: On a dû l'indemniser de ce dommage?

M. Nesbitt: Non, pas d'un sou.

L'hon. M. Cochrane: Ceci devrait être empêché par le présent article.

M. Carvell: Je ne vois pas pourquoi une corporation quelconque pourrait avoir droit d'empiéter sur une propriété, à moins de la prendre et de la payer. Une compagnie d'éclairage électrique dans laquelle j'étais intéressé avait des fils chargés au-dessus du jardin d'un particulier; il protesta et nous enlevâmes simplement les fils. Nous avions les rues pour passer. Il nous fallut débourser pour faire le changement.

L'hon. M. Cochrane: Je ne crois pas qu'une compagnie devrait pouvoir prendre les rues sans la permission de la municipalité.

M. Carvell: Ni moi, mais la rue est là.

L'hon. M. Lemieux: Tout dépend du mot "compensation". Prenons Montréal: sir Herbert Ames admettra sans doute avec moi que lorsque les premiers fils électriques souterrains ont été posés à Montréal, on a constaté que le béton était affecté par leur présence. Plusieurs de nos conduits ont dû être réparés. Il y avait une certaine électrolyse.

M. Johnston, C.R.: L'article 373 y pourvoit.

M. Nesbitt: Il est suggéré qu'on suspende le présent article en attendant d'étudier les autres.

M. Bennett: En tant qu'il s'agit de certaines compagnies d'énergie, elles ne pourraient pas donner leur service s'il leur était nécessaire d'acquérir le terrain. Certaines compagnies se sont entendues avec des cultivateurs à raison de $10 par poteau chaque année, et cela régla tout; et elles avaient des droits limités quant à l'inspection. Si les compagnies limitées étaient tenues d'acheter immédiatement le terrain, il en résulterait que quelques-unes d'entre elles ne donneraient jamais de service.

M. Nesbitt: Je crois que nous devrions leur donner tout privilège raisonnable.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois qu'on devrait suspendre le paragraphe.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous regretterons d'avoir suspendu ce paragraphe.

M. SINCLAIR: Je crois qu'il vaut tout autant l'étudier maintenant, à moins qu'il n'y ait meilleure raison pour le retarder.

L'hon. M. PUGSLEY: Alors, la législature pourrait pourvoir à ce cas particulier. Je crois que cela entraînera de forts ennuis et des torts pour les particuliers. S'il survient des cas spéciaux, laissons à la compagnie des pouvoirs exprès dans ses lettres patentes. Mais je crois que ce serait un grand malheur que donner dans une lettre patente le pouvoir de passer sur la propriété d'un particulier, d'acquérir des servitudes actives, et le laisser dépendant d'une compensation dont la base serait très incertaine.

L'hon. M. COCHRANE: Un grand nombre de compagnies d'énergie obtiennent des lettres patentes provinciales, ainsi que de nombreuses compagnies de téléphone.

L'hon. M. PUGSLEY: Alors, la législature pourrait pourvoir à ce cas particulier.

M. BENNETT: Si nous insérions le mot "dépendante" avant "servitude active", cela n'embrasserait-il pas le tout?

M. MACDONELL: Cela ne changerait absolument rien au sens.

M. JOHNSTON, C.R.: Une servitude active doit être dépendante.

M. BENNETT: Ceci conférait le pouvoir d'exproprier certain droit distinct du sol, mais M. Chrysler dit que le paragraphe, dans sa teneur actuelle, n'accorde aucun droit de ce genre, mais donne simplement le droit de prendre tels droits et privilèges qui sont dépendants de terrain ainsi acquis, et le Canadien-Nord qui traversait le canal d'irrigation du Pacifique-Canadien, dut payer pour le canal à titre de servitude active dépendant du terrain approprié. M. Chrysler dit que c'est là l'ancienne loi, et que c'est la signification actuelle de l'article.

M. CARVELL: Je ne le comprends pas dans ce sens.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Chrysler dit que c'est ouvert à l'interprétation suivante: que cela donne simplement aux compagnies le droit de prendre une servitude cative existante.

M. CARVELL: Mais le danger est qu'il y ait plus tard une législation qui leur permette de se trancher une nouvelle servitude.

M. JOHNSTON, C.R.: Il est indubitable que la présente clause est destinée à donner à la compagnie le droit de se trancher une servitude.

L'hon. M. PUGSLEY: Si par cette loi générale nous donnons à une compagnie ferroviaire le droit d'aller sur la propriété d'un particulier, et, sans en acquérir le franc-alleu, d'obtenir le droit d'y aller partout où cela lui plaît, sujet au paiement d'une compensation, il peut en résulter pour plusieurs une injustice profonde.

M. CARVELL: Du moment que vous leur donnez le droit d'acquérir le terrain vous leur donnez le droit d'obtenir la servitude.

M. MACDONELL: Nous avons déjà discuté ce paragraphe-là. Le seul exemple invoqué ou l'air d'un particulier, ou toute autre chose que la pensée humaine pourrait imaginer ou exécuter dans l'avenir, et cela donnerait à la compagnie de chemin de fer ou à toute compagnie sous l'empire de la présente loi, le pouvoir de prendre tout droit et toute propriété où cette dernière serait voisine de son entreprise.

M. JOHNSTON, C.R.: Mais la compagnie de chemin de fer leur paye une compensation. La compagnie de chemin de fer qui prend des servitudes de ce genre devrait être tenue constamment passible de tout dommage qui s'ensuivrait.

M. MACDONELL: C'est précisément le point que je soulève. Tout d'abord une compagnie se présente et dit: "Je veux poser un simple fil", puis elle vient le réparer. Le particulier voudra peut-être construire. Il aura reçu $5 par poteau, mais il ne pourra pas construire au-dessus de ce fil, parce que cela le dérangera; toute la question renaîtra. Il me semble qu'un particulier d'une localité grandissante ne peut

pas être constamment en litige avec une compagnie au sujet de compensations supplémentaires touchant les droits qu'il voulait exercer, ou de droits additionnels que la compagnie voudrait mettre en vigueur.

L'hon. M. Pugsley: A moins qu'on ne puisse montrer qu'il y a de sérieux inconvénients touchant la loi ancienne, je crois que nous devrions biffer ceci.

M. Macdonell: Nous avons déjà discuté ce paragraphe là. Le seul exemple invoqué était le tunnel de Montréal, et, par ailleurs il n'y a pas apparemment de demande dans ce sens. Je crois que si ce droit ou tout autre droit semblable est donné, il devra l'être avec quelque sauvegarde, disons un renvoi à la Commission des chemins de fer ou à une autorité qui aurait pouvoir d'empêcher de prendre à faible compensation des servitudes fictives et triviales.

L'hon. M. Cochrane: Pourquoi ne pas suspendre en attendant de prendre l'autre article?

L'hon. M. Pugsley: Comme exemple, si l'on adopte cet article, une compagnie pourra exproprier le droit de pénétrer sur le terrain d'un particulier en vue d'une gravière, et enlever le gravier sans du tout affecter le titre.

M. Johnston, C.R.: On peut le faire actuellement.

L'hon. M. Pugsley: Non, il faut maintenant acheter le terrain; j'ignore si cela serait ou non une servitude active.

M. Carvell: Non, parce qu'on acquiert dans ce cas le terrain.

L'hon. M. Pugsley: Ne serait-ce pas là une servitude?

M. Carvell: Non.

L'hon. M. Pugsley: Le pouvoir de prendre de l'eau serait une servitude?

M. Carvell: Non.

M. Nesbitt: Je crois qu'il vaudrait mieux le suspendre. Ce serait parfois un dommage continu, et la question ne serait pas alors réglée définitivement.

M. Johnston, C.R.: Je crois que si une compagnie de chemin de fer ou d'énergie motrice prend le droit d'établir une ligne de haut voltage sur le terrain d'un particulier, elle ne devrait pas être quitte en lui payant des dommages qui sont à ce moment visibles. Elle devrait lui payer le dommage continu.

M. Nesbitt: C'est là l'intention. Je crois que cette responsabilité constante est parfaite, car neuf personnes sur dix ne sauraient dire sur le moment ce que sera l'étendue de leur dommage.

L'hon. M. Cochrane: Personne ne peut dire ce qui se produira plus tard.

Le sous-article est suspendu, tel que modifié par l'adjonction du mot "sous".

Sur le sous-article 18—définissant le mot "propriétaire":

> (18) "Propriétaire", lorsque les dispositions de la présente loi ou de la loi spéciale exigent qu'avis soit donné au propriétaire de terrains, ou lorsqu'elles permettent ou exigent qu'une chose soit faite du consentement du propriétaire, comprend toute personne qui, en vertu des dispositions de la présente loi ou de la loi spéciale ou de toute autre loi y incorporée, possède le droit de vendre et de céder des terrains à la compagnie, et comprend aussi un créancier hypothécaire des terrains;

M. Bennett: Si vous substituez le mot "signifie" au mot "comprend" à la sixième ligne, cela exprime mieux le sens et empêche la confusion.

Le Président: Est-ce le désir du Comité que le mot "comprend" soit biffé et que le mot "signifie" soit inséré à sa place?

M. CARVELL: Quelle est la nécessité d'ajouter un fardeau nouveau à une compagnie qui désire acquérir du terrain, c'est-à-dire le fardeau d'avertir un trop grand nombre d'individus?

M. JOHNSTON, C.R.: Le créancier hypothécaire devrait sûrement avoir le droit de se présenter et de se faire représenter devant le juge de la cour du comté ou l'arbitre. Je suis porté à croire que les mots sont superflus. On a déjà admis que l'hypothécaire est propriétaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne plaiderait-on pas dans un cas où une ferme serait hypothéquée, et où la compagnie de chemin de fer ne prendrait que partie du terrain; et où le juge serait appelé à régler entre l'hypothéqueur et l'hypothécaire.

M. BENNETT: Dans l'Est, les tribunaux ont adjugé que le mot "propriétaire" embrasse "créancier hypothécaire", car l'honoraire a passé à l'hypothécaire; mais souvent, dans l'Ouest, l'hypothèque n'est qu'une charge, et c'est pourquoi l'on a ajouté ces mots.

Le sous-article est adopté tel que modifié.

Sur le sous-article 20, définissant "Législature provinciale".

M. JOHNSTON, C.R.: Ce paragraphe est simplement une transposition de la teneur ancienne.

Le sous-article est adopté.

Sur le sous-article 21—définissant le mot "chemin de fer".

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle différence y a-t-il entre "street railway" et "tramway"?

M. BENNETT: L'un est une expression anglaise, et l'autre américaine. "Tramway" est employé en terminologie anglaise, alors que "street railway" est l'expression américaine d'une chose identique.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-il désirable d'amener toutes les compagnies de tramway, grandes ou petites, sous l'empire de la loi des chemins de fer?

M. NESBITT: Tant qu'elles sont sous notre juridiction.

M. BENNETT: Celles seulement qui doivent leur origine aux statuts fédéraux. Celles-ci devraient être sous notre juridiction.

Sur le sous-article 27—définissant "shérif".

L'hon. M. LEMIEUX: Je voudrais vous demander renseignement sur le mot shérif. Je sais que sous l'empire du droit commun anglais le shérif est un officier extraordinaire. Dans quelle relation se présente-t-il ici de façon si marquée? Dans notre province, le shérif, entre autres au sujet d'une vente forcée, est le fonctionnaire compétent touchant cette vente.

M. BENNETT: Le sous-article embrasse tout ce qu'on peut faire faire par le fonctionnaire appelé shérif.

M. JOHNSTON, C.R.: Le shérif serait chargé du devoir de remettre possession des terrains à une compagnie de chemin de fer en vertu d'un ordre du juge du tribunal compétent.

Le sous-article est adopté.

Sur le sous-article paragraphe (b) du sous-article 28:

> (*b*) Quant à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Loi du chemin de fer National Transcontinental, et la loi qui l'amende, qui a été adoptée la quatrième année du règne de feu Sa Majesté, chapitre vingt-quatre, et qui est

intitulé: Loi à l'effet de modifier la loi du chemin de fer National Transcontinental, ainsi que les contrats annexés auxquels cesdites lois réfèrent; et

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi borner l'application du sous-article à un amendement précis?

M. BENNETT: Ne vaudrait-il pas mieux dire " et toutes ses modifications "?

L'hon. M. COCHRANE: Il n'y a pas d'opposition à cela.

Le PRÉSIDENT: Nous bifferons alors: " et la loi qui la modifie, qui a été adoptée la quatrième année du règne de feu Sa Majesté, chapitre vingt-quatre, et qui est intitulée loi à l'effet de modifier la Loi du chemin de fer National-Transcontinental ", et de substituer à ces mots, l'expression " et toutes ses modifications ".

La modification est adoptée.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Fairweather, du ministère des Chemins de fer, fait remarquer que le mot " toute " devrait être substitué au mot " la " dans la sixième ligne du paragraphe. La dernière partie de ce paragraphe se lirait alors: " et toutes conventions ainsi que tous contrats annexés auxquels cesdites lois réfèrent ".

Sur le paragraphe (c) du sous-article 28:

(*c*) Les lettres patentes qui constituent l'autorité qu'une compagnie possède de construire et d'exploiter un chemin de fer, conférée en vertu de quelque loi, ainsi que la loi en vertu de laquelle ces lettres patentes ont été accordées.

M. BENNETT: Je suggère que les mots " ou confirmées " soient ajoutés après le mot " accordé " dans la dernière ligne.

La modification est acceptée.

Le sous-article 28 est adopté tel que modifié.

Sur le sous-article 30, définissant les " taxes de télégraphe ":

L'hon. M. LEMIEUX: Je propose l'addition du mot " câble ".

L'hon. M. COCHRANE: Prendriez-vous juridiction sur les câbles?

L'hon. M. LEMIEUX: Nous le devrions.

L'hon. M. COCHRANE: Jusqu'où? A la limite de trois milles?

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois que vous trouverez dans les bureaux du secrétaire de la Commission des chemins de fer un très excellent rapport préparé par feu le juge Mabee sur la juridiction du gouvernement sur les câbles. Je crois que le juge Mabee a rédigé ce rapport dans le but de donner à la Commission des chemins de fer juridiction nécessaire. La presse et le public sont intéressés à la question des câbles.

L'hon. M. COCHRANE: Pourquoi ne pas exercer la même juridiction sur les navires?

L'hon. M. LEMIEUX: Les compagnies de câblographie obtiennent atterrissage au Canada.

L'hon. M. COCHRANE: Et les navires aussi.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais les compagnies de câblographie imposent des frais au public, et je crois qu'on devrait trouver quelque moyen de les amener sous la juridiction de la Commission des chemins de fer. M. le juge Mabee suggérait qu'une commission semblable à celle qui devait réglementer les tarifs de transport entre les Etats-Unis et le Canada fût nommée.

L'hon. M. COCHRANE: Lorsque s'est produit le changement de gouvernement en 1911, nous avons tenté d'assurer l'établissement d'une commission qui pût exercer un contrôle sur les vapeurs océaniques et leurs tarifs, mais les autorités en Angleterre n'admirent pas du tout cette idée.

L'hon. M. LEMIEUX: Si vous exerciez juridiction sur les câbles transocéaniques jusqu'à la limite de trois milles, vous amèneriez les compagnies sous l'empire de la Commission des chemins de fer, et elles consentiraient à accepter les tarifs que la Commission pourrait fixer. Cette question a été débattue aux Communes, il y a quelques années, et les compagnies de câblographie, en conséquence des efforts alors tentés et de la discussion qui se produisit dès lors—les compagnies d'en deçà et d'au delà, des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne—comprirent qu'il leur fallait accorder des tarifs moins élevés au public. Comme question de fait, les tarifs de câblographie furent de cette façon réduits. La presse a aujourd'hui un tarif bien inférieur à celui qu'on exigeait il y a quelques années, et de plus, il y a actuellement des tarifs réduits de nuit et de fin de semaine. Je crois que si vous insérez le mot câble dans ce sous-article, cela vous permettra d'exercer un contrôle sur les compagnies de câblographie, du moins jusqu'à la limite de trois milles.

M. CARVELL: Vous pourriez exercer votre autorité sur les terrains, aussi. A Canso, circonscription de M. Sinclair, où il y a une station câblographique, le gouvernement pourrait exercer une certaine juridiction.

M. BENNETT: Feu le juge Mabee basait sa prétention sur la supposition que si le Parlement avait contrôle sur les atterrissages des câbles et les localités où les dépêches étaient remises ou reçues pour être transmises, il pouvait se produire une prohibition, presque, à moins que les compagnies ne fussent responsables envers des règlements sous l'empire desquels elles transmettraient les dépêches au delà des trois milles, à taux fixe. Voilà sur quoi le juge Malbee basait son affirmation de juridiction, et c'est indubitablement très bien. M. Theodore Vail, qui a peut-être fait plus que tout autre pour la câblographie de nos jours, réclame à bon droit l'honneur des changements qui ont donné les câblogrammes réduits de nuit et de fin de semaine. Il constata que lorsque les câbles n'étaient pas occupés, à certains moments, ils pouvaient être avantageusement utilisés en accordant des taux réduits au public. L'effet a été comme M. Lemieux l'explique. En tout cas, vous n'avez pas du tout à insérer le mot "câble." La juridiction que nous avons maintenant est comprise dans la définition du mot "télégramme." La transmission de message par courant électrique sous l'eau au lieu de sous terre est également dépendante de notre juridiction.

L'hon. M. LEMIEUX: Sauf tout respect dû à la prétention de M. Vail, je crois que les compagnies ont cédé parce que le Parlement, il y a quelques années, s'occupa beaucoup de la question, et de plus que la conférence impériale de 1911 s'y intéressa. C'est immédiatement après 1910 ou 1911 que les compagnies cédèrent.

M. BENNETT: C'est losque la *Western Union Telegraph Co.* s'est fusionnée avec l'*American Telephone Co.,* si vous vous rappelez; puis M. Vail a alors pris la chose en main.

L'hon. M. LEMIEUX: Prenons entre autres le câble du Pacifique. Dès que naquit l'agitation pour un câble officiel, ou câble impérial, il y eut diminution dans les tarifs; cela fit merveille dans l'ouest et dans les autres colonies, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les autres îles qui appartiennent à la Grande-Bretagne dans cette partie du globe.

M. BENNETT: Il y a eu déficit annuel dont nous avons payé partie.

Le PRÉSIDENT: Quelle objection y a-t-il à insérer le mot "câble"?

M. MACDONELL: Je ne crois pas qu'il y en ait. Le temps peut venir où nous coopérerons avec le gouvernement britannique pour réglementer conjointement les tarifs câblographiques. Il nous serait alors utile d'avoir ce pouvoir.

M. SINCLAIR: J'étais présent à l'audience, lors de la visite des New-Yorkais à l'ancien gouvernement. Ils ne discutèrent pas notre juridiction. Ils déclarèrent que le service canadien n'était qu'une bagatelle, et que leur principal service se faisait aux Etats-Unis. Naturellement les Etats-Unis et la Grande-Bretagne étaient intéressés.

et nous ne pouvions pas régenter ces compagnies quand nous n'avions que cinq pour cent du service. On ne discuta pas notre droit de réglementer.

M. JOHNSTON, C.R.: Le parlement a-t-il droit, entre autres, de réglementer le tarif d'un câblogramme entre Halifax et Londres?

L'hon. M. COCHRANE: Il pourrait empêcher d'y atterrir.

L'hon. M. LEMIEUX: Il prend en main une arme légitime pour forcer les compagnies câblographiques à réduire leurs tarifs s'ils sont onéreux. Je ne dis pas qu'ils le soient maintenant; je ne veux pas laisser entendre que les compagnies sont exhorbitantes. Seulement, c'est une arme légitime aux mains du parlement.

L'hon. M. COCHRANE: Vous proposez en tout cas l'insertion du mot "câble"?

L'hon. M. LEMIEUX: Je propose l'insertion du mot "câble".

M. JOHNSTON, C.R.: Il faudrait ajouter ce mot en plusieurs endroits.

M. MACDONELL: Partout où c'est nécessaire.

M. BENNETT: Le sous-article se lira: "Télégraphe comprend le télégraphe à câble et le sans fil".

Adopté.

Sur le sous-article (31):

> (31) "Taxe de téléphone" ou "taxe", lorsque ce dernier mot s'applique à un téléphone, signifient et comprennent les taxes, les taux ou la rémunération exigibles par quelque compagnie, du public ou d'un particulier, pour l'usage ou la location d'un réseau ou d'une ligne de téléphone ou d'une partie de ce réseau ou de cette ligne, ou pour la transmission d'appels téléphoniques, ou pour l'installation et l'usage ou la location d'instruments, de lignes ou d'appareils téléphoniques, ou pour tout service se rattachant à l'exploitation du téléphone.

M. JOHNSTON, C.R.: Je dirai que le président de la Commission des chemins de fer croit que les mots "ou location" devraient être omis.

Quelques hon. DÉPUTÉS: Pourquoi?

M. JOHNSTON, C.R.: Il dit que la Commission ne croit pas que cela nuirait aux tarifs, car une compagnie de téléphone peut louer tout son réseau à une autre.

M. CARVELL: Tous les téléphones sont loués.

Le PRÉSIDENT: Quand nous viendrons aux clauses touchant les compagnies de téléphone, il faudra soumettre une forte correspondance au comité.

L'hon. M. PUGSLEY: Je voudrais faire ajouter les mots: "ou pour inter-échange entre toutes deux compagnies ou plus".

M. BENNETT: Cela viendrait tard.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous définissez ici les taxes.

M. BENNETT: L'article de définition est assez large.

L'hon. M. PUGSLEY: Les mots "ou à toute personne" n'embrassent pas toute autre compagnie.

M. BENNETT: Certainement.

Sir HERBERT AMES: Une compagnie de téléphone est une "personne", n'est-ce pas?

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne crois pas que le mot "personne" soit défini.

M. BENNETT: Au lieu de "personne", le mot devrait être "compagnie".

L'hon. M. PUGSLEY: Je le crois.

M. NESBITT: Pourquoi ne pas mettre "à toute personne ou compagnie"?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela le rend très clair. Un tribunal tiendrait que cela signifie une compagnie commerciale, quelque compagnie utilisant un régime téléphonique. Ce que je veux est une clause signifiant clairement que le mot " taxe " embrasse les " taxes " d'après lesquelles une compagnie téléphonique est tenue de fournir à toute autre compagnie téléphonique le privilège de transmettre les messages sur le réseau de cette compagnie.

L'hon. M. COCHRANE: S'il n'y avait que la juridiction fédérale, il n'y aurait pas d'ennui, mais s'il y a la juridiction provinciale, la Commission n'aura aucun contrôle. C'est une question très brûlante. Ce serait superbe si nous pouvions y réussir. Comme vous savez, il y a, en Ontario, plusieurs compagnies qui demandent raccordement avec la compagnie de téléphone Bell. Comment allez-vous l'accorder? Elles ont une législation provinciale, et nous demandent d'en prendre contrôle.

L'hon. M. PUGSLEY: Attendons d'arriver à cette clause.

M. CARVELL: Vous n'auriez pas grande difficulté à dire à la compagnie Bell: " Il vous faut permettre à une compagnie locale de raccorder avec votre ligne ", mais la grosse difficulté surviendrait si vous aviez à traiter avec un fort organisme provincial qui ne permettrait pas à d'autres compagnies d'utiliser sa ligne. En tant qu'il s'agit de la compagnie Bell, il n'y a pas de difficulté.

L'hon. M. COCHRANE: C'est vrai, nous aurions juridiction sur elle, mais la juridiction devrait être réciproque.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a une autre clause traitant des télégraphes et téléphones, article 375, qui provoquera de la discussion.

Le sous-article 31 est adopté.

Sur le sous-article 32, " taxe " ou " taux ".

M. CARVELL: Je voudrais demander si jamais le Commission des chemins de fer s'est opposée à la suggestion que les wagons-restaurants soient compris dans le présent article.

L'hon. M. COCHRANE: Ce serait une grande bénédiction pour les chemins de fer, si vous les enleviez complètement des trains.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a quelques années, M. Maclean, l'honorable député de York-Sud, suggérait que lorsque le lit supérieur d'un wagon-lit était inoccupé, on ne le " faisait " pas, mais on le laissait comme de jour.

M. CARVELL: Les tarifs des wagons-buffets ne devraient-ils pas aussi être soumis au contrôle de la Commission?

M. BENNETT: J'ai entendu un commissaire dire que la posture d'un commissaire était déjà assez mauvaise; mais je crois que si les commissaires étaient appelés à décider des prix à payer pour les aliments dans les wagons-buffets, leur posture s'aggraverait de beaucoup.

Le sous-article est adopté.

Sur le paragraphe (i) du sous-article 36.

M. BENNETT: Ce paragraphe est-il rédigé comme le paragraphe parallèle des règlements de la *Interstate Commerce Commission* des Etats-Unis?

M. JONSTON, C.R.: Je ne saurais vous le dire.

M. BENNETT: L'intention est, je crois, que notre législation définissant les item de dépenses qui devraient être imputées aux " frais du revenu " distinctement du " compte du capital " soit exprimée en des termes qui assureront l'imputation des item à ce compte quant aux chemins de fer canadiens, tout comme ils sont imputés selon la loi qui gouverne la *Interstate Commerce Commission* des Etats-Unis. C'était là le but, n'est-ce pas, monsieur Cochrane?

L'hon. M. COCHRANE: Oui.

M. BENNETT: L'idée est qu'on peut comparer en ayant une similitude de charges.

M. JOHNSTON, C.R.: Je l'ignorais. Cet article est tout comme il était ci-devant; le seul changement est d'inclure la compensation payable aux travailleurs comme partie des frais ordinaires.

M. BENNETT: Le président de la Commission a traité cette question au long récemment; il croyait que nous devrions placer les item à charge des "frais d'exploitation" sur les réseaux canadiens, tout comme cela se fait sur les réseaux américains sous l'empire de la *Interstate Commerce Commission*—nous devrions avoir la même formule de compte.

M. BENNETT: C'est le résultat d'une longue expérience.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est accommoder la loi des chemins de fer à la loi du Grand-Tronc-Pacifique. Pour le régime anglais de comptabilité, je ne crois pas qu'il accuse une différence sérieuse avec la définition de la *Interstate Commerce Commission.*

M. BENNETT: La définition de la *Interstate Commerce Commission* a été légèrement modifiée depuis six mois. Je me rappelle qu'on a fait un léger changement afin d'imputer au revenu certains item qui étaient antérieurement imputés au capital.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne crois pas que cela ait fait grande différence dans la pratique des chemins de fer canadiens, car après l'enquête sur les tarifs, le *Canadian-Northern,* le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc suivaient tous un système uniforme.

Le PRÉSIDENT: Si cette clause est retardée à demain, M. Johnston l'expliquera au comité.

M. CARVELL: Elle devient importante quant aux taux.

On laisse l'article en suspens.

Le comité ajourne jusqu'à onze heures.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA,
MERCREDI, 25 avril 1917.

Le comité se réunit à onze heures du matin.

Sur le sous-article 36 de l'article 2, "frais d'exploitation".

M. JOHNSTON, C.R.: M. Bennett disait, hier, comprendre que l'intention était d'accorder la définition de "frais d'exploitation" avec une définition parallèle aux Etats-Unis. J'ai cherché sans succès une semblable définition. Je ne crois pas qu'il en existe de semblable.

M. NESBITT: Il vaut mieux suspendre le sous-article.

M. CARVELL: Y a-t-il quelque nécessité de le laisser en suspens? Si nous ne trouvons pas de précédent il vaut mieux continuer.

L'hon. M. PUGSLEY: Il semble tout embrasser.

L'hon. M. COCHRANE: Oui, et je comprends que ce n'est pas une loi aux Etats-Unis. Ce sont des instructions à la *Interstate Commerce Commission.*

L'article est adopté.

Sur l'article 3, "Interprétation d'après des lois spéciales".

M. JOHNSTON, C.R.: Le paragraphe (b) se lit comme suit:

> "Lorsque les dispositions de la présente loi et celles de quelque loi spéciale du Parlement du Canada se rapportent aux mêmes matières, les dispositions de la loi spéciale doivent être considérées comme prévalant sur les dispositions de la présente loi, en tant qu'il est nécessaire pour donner effet à cette loi spéciale."

L'hon. M. LEMIEUX: Ainsi, si des dispositions très spéciales ont été arrêtées pour certaines compagnies ferroviaires, et diffèrent des dispositions présentes, comment ces compagnies seront-elles affectées?

M. MACDONELL: Ceci les exempte des dispositions de la loi spéciale.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, mais si les dispositions générales sont, remplacées par d'autres dispositions du présent bill, les chemins de fer auront alors perdu ce qu'ils avaient obtenu par législation.

L'hon. M. COCHRANE: Non, c'est réciproque.

M. JOHNSTON, C.R.: Non, ce ne serait pas là l'effet.

L'hon. M. LEMIEUX: Je le lis au hasard.

M. CARVELL: La loi spécifique prévaut.

M. MACDONELL: Voici l'objection. On a de temps à autre, dans le passé, constitué des compagnies en corporation selon des lois spéciales. De temps à autre les besoins publics et les exigences municipales ont empiété sur les droits des compagnies, et, à leur demande et selon les exigences de la situation, des lois générales ont été adoptées pour protéger les municipalités et autres corps. Ces clauses de protection ont été adoptées dans la loi générale de chemins de fer. Or, si vous tentez d'interpréter la loi

spéciale des chemins de fer, ces clauses de protection ne s'appliquent pas à cette compagnie particulière. Il peut y avoir conflit entre les dispositions de la loi spéciale et les dispositions de la loi générale des chemins de fer. Si cela se produit les clauses spéciales de protection de la loi s'appliquent, à mon sens.

L'hon. M. LEMIEUX: J'aimerais entendre M. Johnston, là-dessus.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 3 est exactement le même qu'avant, sauf que le paragraphe (c) est tout à fait neuf et a été ajouté. Le reste de l'article a été légèrement retouché. Mais si vous prenez l'article 3 de l'ancienne loi des chemins de fer et le comparez au présent article 3, y compris les paragraphes (a) et (b), vous verrez qu'il n'y a pas de modification fondamentale. Vous verrez que c'est exactement la même chose, sauf qu'il y a inversion dans la rédaction.

L'hon. M. PUGSLEY: Il établit vraiment ce qui serait loi sans cela.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que c'est indubitable. Vous vous rappellerez que dans l'affaire Robertson, le Grand-Tronc fut tenu de mouvoir des trains de troisième classe sans demander plus de deux sous du mille. Le Grand-Tronc prétendit que l'obligation qui lui était imposée par la loi spéciale était biffée par la loi générale. Cette affaire vint au Conseil privé.

L'hon. M. PUGSLEY: La cour en jugea autrement.

M. MACDONELL: Nous adoptons une loi générale des chemins de fer, qui est censée avoir une application générale pour tous les chemins de fer, équitablement et uniformément. Si jadis des compagnies particulières ont eu des pouvoirs contraires aux dispositions de la loi générale, ces pouvoirs extraordinaires demeurent, et la loi générale ne les infirme pas.

M. JOHNSTON, C.R.: Sauf s'il est autrement prévu par la présente loi.

L'hon. M. COCHRANE: Il vous faut adopter une clause particulière si vous voulez changer cela; vous savez alors ce que vous faites.

M. CARVELL: Il peut y avoir des cas où nous verrons que les clauses particulières sont rappelées.

M. MACDONELL: Les compagnies particulières ont ces dispositions spéciales, et la loi générale ne les atteint pas.

M. CARVELL: Il y a plusieurs cas où l'on a dépensé de l'argent, dans une compagnie, agissant sous l'empire de ces clauses particulières.

M. MACDONELL: Dans le cas où une compagnie possède des pouvoirs extraordinaires, elle exige que soient stipulées dans ses lettres patentes toutes les clauses de protection de la présente loi, afin de les rendre justiciables de la loi générale. Je ne crois pas que cela soit juste.

L'hon. M. COCHRANE: Est-il sage de leur enlever, sans les entendre, les pouvoirs que l'autorité fédérale leur a accordés et sous l'empire desquels elles ont placé leur argent?

M. MACDONELL: Cela se fait chaque jour dans le comité des chemins de fer. Lorsqu'une compagnie vient ici pour une modification quelconque à sa loi constitutive ou relevant de plus de la Loi des Chemins de fer les clauses de protection publique sont inscrites dans les lettres patentes.

M. CARVELL: Elles se présentent et nous demandent quelque chose; nous répondons: "Nous vous accorderons ceci si vous faites telle et telle chose".

M. MACDONELL: La compagnie a été surchargée de clauses de protection, mais les compagnies qui ne se présentent pas ici demeurent exemptées de ces clauses. Je ne crois pas que cela soit juste. Les besoins publics s'accroissent, et l'on demande qu'ils soient entourés de sauvegardes publiques et municipales.

M. JOHNSTON, C.R.: Le paragraphe (*c*) est nouveau.

M. NESBITT: N'est-ce pas une contradiction de l'autre, quand on lit:

"(c) Les dispositions provenant d'une loi générale des chemins de fer et incorporée par relation dans une loi spéciale, doivent être considérées comme remplacées par les dispositions de la présente loi se rapportant aux mêmes matières".

M. JOHNSTON, C.R.: Pas du tout. Cela veut simplement dire que les dispositions empruntées à quelque autre loi et qui ont été incorporées dans l'article correspondant de la présente loi prendront la place de la première.

M. NESBITT: Je crois qu'il y a erreur d'impression dans l'alinéa (a). Le mot "incorporer" devrait être "incorporées".

M. JOHNSTON, C.R.: C'est là le langage de la loi existante, et je crois qu'il est très bien tel qu'il est.

Article adopté.

Article 4—Loi spéciale se rapportant à des dispositions correspondantes.

L'hon. M. LEMIEUX: Cet article se rapporte à ce que j'ai dit il y a un instant et il me prouve clairement qu'il n'y a rien de retranché aux privilèges existants, droits, etc., conférés par le Parlement à une compagnie de chemin de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: A moins que cette suppression soit clairement et explicitement décrétée.

M. MACDONELL: Je désire faire ici quelques observations. Il y a des pages et des pages de cette loi générale que le public et le Parlement du Canada croient d'une application générale à tous les chemins de fer du Dominion. Prenons garde à ce que nous faisons en procédant. En fait, cette impression est illusoire, parce que, d'après ces définitions, ces clauses ne s'appliqueront à aucune compagnie qui a des pouvoirs spéciaux, à moins que les dispositions de cette loi soient répétées textuellement dans les chartes de ces compagnies. Ainsi, les articles que l'on croit applicables à toutes les compagnies ne seront pas applicables à toutes. Je crois que nous devrions nous rendre compte du fait et l'envisager.

L'hon. M. COCHRANE: Ne serait-il pas préférable de différer la discussion jusqu'à ce que nous soyons arrivés aux clauses en question?

M. MACDONELL: En attendant je désire que ces articles ne soient pas adoptés.

Le PRÉSIDENT: Ces articles étaient applicables auparavant. Dans un très grand nombre de cas les modifications se réduisent à un remaniement de la rédaction.

M. CARVELL: Mais M. Macdonell ne veut pas que ces articles soient adoptés sans une certaine étude.

Le PRÉSIDENT: Quels changements suggérez-vous, M. Macdonell?

M. MACDONELL: Je crois que les termes de cette loi devraient être précis, que l'on devrait indiquer clairement que toutes ses dispositions s'appliquent uniformément à toutes les compagnies. Dans l'état actuel des choses, un très grand nombre d'articles, qui ont été inclus dans ce bill à la suite des expériences des dix ou vingt dernières années, ne s'appliqueront pas aux compagnies, selon les termes de l'article 3, à moins que ces dispositions spéciales soient dans leurs chartes.

L'hon. M. PUGSLEY: La loi des chemins de fer contient des dispositions générales qui, dans la grande majorité des cas, ne viennent pas en conflit avec les lois spéciales; mais il se peut que le Parlement ait adopté des dispositions spéciales concernant certaines compagnies. Par exemple, en ce qui concerne les règlements des compagnies, le nombre et la qualification des directeurs, et ainsi de suite. Si, par une loi générale, nous supprimons ces dispositions spéciales nous courons le risque de jeter une grande confusion dans la régie interne des compagnies de chemins de fer.

M. MACDONELL: Mais il n'y a rien dans cette loi qui se rapporte aux matières que mentionne l'honorable monsieur.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, je crois que vous trouverez plus tard, dans le bill, ce qui se rapporte aux questions que j'ai mentionnées.

M. MACDONELL: Il ne s'applique qu'aux cas où il n'existe aucune disposition de la loi spéciale. La détermination du nombre des directeurs et le reste, ce sont là des détails de la régie interne des compagnies.

M. CARVELL: Est-ce que votre point de vue n'est pas celui-ci: Certaines compagnies ont été constituées en corporations par des lois spéciales qui leur donnent certains privilèges, et vous soutenez que ces privilèges devraient être supprimés et les compagnies soumises à l'opération de ce bill. N'est-ce pas là votre prétention?

M. MACDONELL: Je prétends que ces compagnies devraient être soumises à l'application de la loi générale. Peut-être pouvons-nous différer l'adoption de cet article en attendant que j'aie lu les articles que j'ai à l'idée.

Le PRÉSIDENT: Si vous avez des suggestions à faire ne serait-il pas sage de les faire maintenant?

M. MACDONELL: Je fais les suggestions maintenant, je les fais le plus clairement que je peux. Je dis qu'il y a des articles promis à une application générale, mais qu'en raison de ces définitions leur application ne sera pas générale; ils ne s'appliqueront qu'aux compagnies dont les chartes contiennent déjà ces dispositions.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces articles seront d'application générale, sauf dans les cas où le Parlement a décrété certaines dispositions qui sont incompatibles avec leur application.

Le PRÉSIDENT: Tous les autres membres sont d'avis que tout l'article soit adopté.

M. MACDONELL: Il n'est adopté qu'en dépit d'une dissidence très marquée de ma part.

Article adopté.

Article 5—A quelles personnes, quelles compagnies et quels chemins de fer elle s'applique.

M. SINCLAIR: Pourquoi ne pas retrancher de l'article les mots: " autres que les chemins de fer de l'Etat ".

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi insérez-vous les mots: " compagnies de chemins de fer "? Ils n'étaient pas dans l'ancienne loi.

M. CARVELL: Pourquoi exceptez-vous la compagnie de téléphone Bell? L'article dit que la loi s'appliquera à toutes les compagnies de chemins de fer. Cependant, elle ne s'applique pas à la compagnie de téléphone Bell.

M. JOHNSTON, C.R.: Des articles spéciaux traitent des compagnies de télégraphe et de téléphone.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi ne pas laisser de côté le mot " chemin de fer "?

M. MACDONELL: Vous ne pouvez pas employer l'expression " toutes les compagnies ", car la loi s'appliquerait aux compagnies par actions.

M. CARVELL: Vous pourriez dire: " toutes les compagnies soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada ". Si une compagnie par actions était autorisée à construire un chemin de fer elle devrait être sujette aux dispositions de la présente loi.

M. NESBITT: Supposons que vous disiez " toutes les compagnies ", est-ce que le paragraphe 4 de l'article 2 ne spécifierait pas de quelles compagnies il est question?

M. CARVELL: Oui, le paragraphe 4 prévaudrait dans ce cas.

M. JOHNSTON, C.R.: Dans ses notes, le rédacteur n'indique aucune raison pour l'emploi du mot " chemin de fer " et je crois qu'on devrait le retrancher.

M. CHRYSLER, C.R.: La présente loi ne s'applique à rien autre chose qu'aux compagnies de chemins de fer, et aux compagnies de télégraphe de téléphone et de messageries qui y ont été assujetties par sections distinctes. Ce Parlement n'a d'autorité que sur les compagnies de télégraphe interprovinciales. La même remarque s'applique aux compagnies de téléphone; ce Parlement n'a aucune autorité sur les compagnies de téléphone locales. Ces compagnies ne sont pas sujettes à l'application de la présente loi à moins qu'elles soient interprovinciales ou exploitées par des compagnies de chemins de fer. Les articles concernant les télégraphes et téléphones ne suscitent aucune difficulté. Quand vous en viendrez là vous constaterez que les compagnies de téléphone et de télégraphe sont sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, et comme les compagnies de messageries, ce sont des compagnies qui fonctionnent sur les lignes de chemins de fer. Aucune des autres, comme les compagnies locales, n'est sujette à la juridiction du présent article.

L'hon. M. PUGSLEY: Et les compagnies de téléphone? Est-ce que cet article ne doit pas s'appliquer aux compagnies de téléphone qui ne sont pas raccordées à une ligne de téléphone ou à un chemin de fer d'entier parcours?

M. CHRYSLER, C.R.: Quand elles ont obtenu le pouvoir de se raccorder à et d'expédier des messages sur des réseaux téléphoniques d'entier parcours comme celui de la compagnie de téléphone Bell, qui est le seul de cette description que je connaisse.

M. NESBITT: Je suggérerais que l'article s'applique à toutes les personnes, toutes les compagnies et tous les chemins de fer.

M. CARVELL: Le mot compagnie est défini et comprend les personnes.

M. MACDONELL: Si vous regardez au paragraphe 4 de l'article 2, vous verrez qu'il définit les compagnies et les compagnies de chemins de fer.

M. CARVELL: J'aimerais à interroger M. Chrysler au sujet de l'insertion du mot chemin de fer. Il doit y avoir une raison pour justifier l'insertion de ce mot.

M. JOHNSTON, C.R.: Il est sujet aux stipulations qui précèdent, et il y a d'autres articles qui traitent spécialement de la question.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a quelques années, vous avez adopté un amendement à la Loi des chemins de fer, qui introduisent dans cette loi des clauses concernant les téléphones. Vous avez légiféré pour étendre la juridiction de cette loi aux compagnies de messageries et de télégraphe, mais vous n'avez jamais amendé cette partie de la loi; et il est probable que le moment est maintenant arrivé d'insérer une clause portant que les compagnies de télégraphe, les compagnies de téléphone et certaines compagnies de messageries sont soumises aux dispositions de la présente loi, mais cela ne devrait pas se faire en modifiant cette clause, qui est une clause distincte traitant des compagnies de chemins de fer.

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci est une définition de ce que le mot "compagnie" signifiera sous l'opération de la présente loi?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Notre intention est que la loi s'applique à toutes les compagnies, qu'elles aient été constituées en corporations auparavant ou qu'elles le soient à l'avenir. Pourquoi en limiterions-nous l'application aux compagnies de chemins de fer? Notre intention est que la loi s'applique à toutes les compagnies désignées dans la définition du paragraphe 4 de l'article 2, et par conséquent le mot "chemin de fer" devrait être supprimé.

M. MACDONELL: Le paragraphe 4 de l'article 2, à la première page, définit la signification du mot "compagnie".

L'hon. M. PUGSLEY: La loi doit donc s'appliquer à toutes les compagnies définies par l'article.

M. Chrysler, C.R.: Vous pouvez avoir raison, mais si vous regardez la clause relative aux compagnies de télégraphe, de téléphone et de messageries, vous trouverez qu'elle est trop large.

L'hon. M. Pugsley: Si elles ne sont pas des compagnies au sens du paragraphe 4 de l'article 2, ceci ne s'y appliquerait pas. L'article 5 est destiné à s'appliquer aux compagnies soumises à la juridiction de la présente loi, qu'elles aient été constituées en corporations avant ou non.

M. Carvell: Si on décide de supprimer cela, je demanderais au ministre des Chemins de fer quelque chose de tangible, et c'est qu'il supprime les mots " autres que les chemins de fer de l'Etat ".

L'hon. M. Cochrane: Cette question a été discutée un peu l'autre jour et j'ai dit hier que j'étais en faveur de cela, mais je ne voudrais pas le faire sans consulter mes collègues.

M. Carvell: Je vais donner au ministre un petit exemple——

L'hon. M. Cochrane: Je suis d'accord avec M. Carvell.

M. Carvell: Une locomotive d'un chemin de fer de l'Etat a incendié les bâtiments d'un pauvre homme. Ce bâtiment valait plus de deux cents dollars. Si la valeur est moindre que deux cents dollars un homme peut poursuivre le gouvernement devant toute juridiction compétente.

L'hon. M. Cochrane: Il peut poursuivre pour cinq cents.

M. Carvell: Oui, quel que soit le montant. Cet homme est traîné devant la cour de l'Echiquier; on lui dit qu'il n'y a pas matière à procès et tout est dit. Pourquoi ceci n'est-il pas sous l'opération de la loi des chemins de fer?

L'hon. M. Cochrane: Il y a d'autres questions beaucoup plus importantes que celle-là.

L'hon. M. Pugsley: La réglementation des tarifs est beaucoup plus importante. Il y a quelques années, j'ai eu connaissance d'un cas où l'Intercolonial, raccordé à une compagnie de chemin de fer privé, exigeait de la compagnie particulière des taux d'évitement quatre fois plus élevés que le montant que la Commission des chemins de fer aurait autorisé, mais il n'y avait aucun recours. Je ne vois pas pourquoi les chemins de l'Etat ne seraient pas sujets à la juridiction de la Commission des chemins de fer. Cela éviterait au ministre beaucoup de difficultés.

L'hon. M. Cochrane: Aucun ministre n'ose faire cela et en prendre la responsabilité, mais je vais soulever la question au Conseil à la première occasion.

M. Carvell: Je suis content d'entendre l'honorable ministre dire cela. Cela vaut quelque chose.

L'hon. M. Pugsley: Que diriez-vous de différer l'adoption de l'article 5 pour permettre au ministre de voir s'il serait en faveur de la radiation des mots " chemins de fer de l'Etat "?

M. Hawkins: Je désire déclarer....

Le Président: Il faudrait avoir des règles pour cette discussion. Si un monsieur qui n'est pas membre du comité désire lui adresser la parole, il serait dans l'ordre qu'un membre propose qu'il soit entendu.

L'hon. M. Cochrane: Je propose que M. Hawkins soit entendu.

M. Hawkins: Nous voudrions exposer devant le Comité nos vues sur deux ou trois points concernant cette clause. Nous sommes d'avis que tous les chemins de fer du Canada devraient être sujets à l'application de la loi et sous la juridiction de la Commission. Le Dr Pugsley a mentionné l'un des points que nous allons soulever. L'Intercolonial a des taux communs aux autres chemins de fer, mais la Commission des chemins de fer n'a aucun contrôle sur ces tarifs une fois qu'ils ont été déposés. Il y a aussi les dispositions relatives à la protection des forêts contre l'incendie, quand

les chemins de fer de l'Etat traversent la forêt. C'est là une question très importante que nous désirons soumettre au comité. Il y a une couple de semaines a eu lieu à Québec une réunion où j'ai été choisi pour soumettre les vues de mon association. Je voudrais avoir l'occasion de faire venir de Québec un homme qui exposera fortement nos vues devant le Comité.

Le Président: Quelle est votre situation?

M. Hawkins: Je suis secrétaire de la *Canadian Lumbermen's Association,* et je m'occupe aussi de la question de la protection des forêts dans Québec. Les chemins de fer de l'Etat traversent un vaste territoire sur les rives nord et sud, et c'est réellement une question très sérieuse pour nous.

M. Nesbitt: Nous approuvons beaucoup les vues de M. Hawkins.

Le Président: Seriez-vous assez bon de remettre au greffier du Comité un exposé de vos objections à cette clause, ou de vos vues à l'appui de la clause telle qu'elle est, pour que ce document puisse être distribué aux membres du Comité et que nous puissions en disposer définitivement.

M. Hawkins: En sera-t-il de même pour les autres clauses?

Le Président: Pour n'importe quelle autre clause du bill.

M. Hawkins: J'ai reçu de M. Walsh, de l'Association des Manufacturiers canadiens, un télégramme demandant quand il lui sera permis d'exposer ses vues au comité.

Le Président: Cela dépend des clauses au sujet desquelles il désire exprimer une opinion. Vous pouvez l'informer que s'il veut envoyer au greffier du comité une copie de ses recommandations concernant ces articles, ou de ses objections à ces clauses, nous tiendrons compte de ses suggestions.

L'hon. M. Cochrane: Tous ont été priés de faire cela.

Le Président: Qu'il soumette ses vues par écrit et le comité décidera s'il est opportun de l'entendre ou non.

M. Carvell: Aussi bien que vos suggestions.

M. Hawkins: A l'assemblée annuelle nous avons adopté des vœux que je puis soumettre au comité.

Le Président: Le greffier est autorisé à faire imprimer ces vœux et à les soumettre au comité, pour que nous les ayons par devers nous quand les clauses seront discutées. On jugera peut-être à propos de lire la correspondance que nous avons reçue au sujet des différentes clauses, à mesure que nous avançons dans l'étude de ce bill.

M. Macdonell: Je propose que M. Best soit entendu.

Accordé.

M. W. L. Best, délégué canadien de législation de la Fraternité des Chauffeurs et Ingénieurs de locomotives.

Je dois dire, monsieur le Président, que les représentants des employés, conformément à votre suggestion, ont préparé un mémoire pour le soumettre à votre comité. Malheureusement, il nous est impossible de le présenter ce matin parce que l'un de nos membres, dont nous aimerions à nous procurer la signature, n'est pas encore arrivé en cette ville. Je vous demande donc, au nom des employés que je représente, de différer l'adoption de l'article 5 en attendant que nous puissions déposer devant vous le mémoire en question.

Le Président: Le mémoire sera-t-il prêt dans un jour ou deux?

M. Best: Il sera prêt pour votre prochaine séance.

Le Président: Très bien. Le greffier fera imprimer le mémoire et le fera distribuer aux membres du comité.

Article suspendu.

ANNEXE No 2

Article 6:

Les dispositions de la présente loi doivent, sans restreindre l'effet de l'article qui précède, s'étendre et s'appliquer:

(*a*) A toute compagnie de chemin de fer constituée en corporation ailleurs qu'en Canada et qui possède, contrôle, exploite ou fait circuler des trains ou du matériel roulant sur quelque ligne de chemin de fer en Canada, soit que cette ligne soit possédée, contrôlée, louée ou exploitée par cette compagnie ou par des compagnies, soit que, dans l'un ou l'autre cas, ce droit de propriété, de contrôle ou d'exploitation ait été acquis par achat, bail, convention ou autrement.

(*b*) A toute compagnie de chemin de fer qui exploite ou fait circuler des trains entre un endroit des Etats-Unis et un endroit du Canada.

(*c*) Tout chemin de fer en totalité ou en partie construit sous l'autorité du Parlement du Canada ou non, présentement ou ci-après possédé, contrôlé, loué ou exploité par une compagnie relevant entièrement ou partiellement de l'autorité législative du Parlement du Canada, ou par une compagnie exploitant un chemin de fer qui relève en totalité ou en partie de l'autorité législative du Parlement du Canada, que ce droit de propriété, de contrôle ou d'exploitation en premier lieu mentionné soit acquis ou exercé par achat, bail, convention ou de toute autre manière, ou qu'il soit acquis ou exercé sous l'autorité du Parlement du Canada, ou sous l'autorité de la législature d'une province, ou de quelque autre manière que ce soit; et tout chemin de fer en totalité ou en partie, présentement ou ci-après ainsi possédé, contrôlé, loué ou exploité, doit être reputé et est par la présente loi déclaré une entreprise d'utilité publique pour le Canada. 8-9 Ed. VII, c. 32, a. 11. Mod.

L'hon. M. Pugsley: Je suis opposé à cet article. Il peut arriver que la législature d'une province constitue une compagnie de chemin de fer en corporation, lui donne des subventions, garantisse ses obligations—peut-être fournit-elle les moyens pratiques qui assurent la construction de la ligne. Alors une compagnie comme le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique loue ce chemin de fer. Ne serait-il pas très dur que sans le consentement de la législature qui a créé la compagnie, pour ainsi dire, et rendu possible la construction de la ligne, la juridiction sur ce chemin fût absolument soustraite aux autorités provinciales et conférée à ce Parlement? Il me semble que quand une compagnie de chemin de fer a été constituée en corporation par une législature provinciale, cette autorité devrait consentir à la perte de son contrôle sur cette ligne.

Le Président: Elle ne consentira jamais.

L'hon. M. Pugsley: Si la législature provinciale ne veut pas consentir, pourquoi nous arrogeons-nous ce pouvoir? Prenez la Colombie-Britannique comme exemple. La province a accordé une aide énorme au chemin de fer *Pacific and Great Eastern* en vertu d'un traité par lequel les tarifs et les prix établis par la compagnie devraient être sous le contrôle du gouvernement provincial et la compagnie devrait rester sujette à la juridiction provinciale. Pourquoi, pour la simple raison que le chemin de fer peut être loué au Grand-Tronc-Pacifique ou au Pacifique-Canadien, annulerait-on le traité passé avec la législature provinciale?

M. Nesbitt: Parce que la ligne a été déclarée entreprise d'utilité générale pour le Canada. Quand le cas se présente, la Commission des chemins de fer devrait avoir, autant que possible, l'autorité absolue sur les tarifs et les opérations de cette ligne.

L'hon. M. Cochrane: Je crois que quand une législature provinciale consent à ce que le contrôle d'un chemin de fer passe sous le contrôle du Parlement fédéral, on ne peut convenablement soulever aucune objection. On s'est opposé fortement à ce qu'un chemin de fer de la province de Québec acquis par le Pacifique-Canadien reste sous la juridiction locale. J'ai reçu plusieurs lettres demandant que le gouvernement soumette la ligne à la juridiction de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous rappelez-vous le nom du chemin de fer, M. le ministre?

L'hon. M. COCHRANE: C'est une ligne de Québec.

M. LAPOINTE: Le Québec-Central?

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que c'est ce nom-là.

M. LAPOINTE: Allant de Québec à Sherbrooke?

L'hon. M. COCHRANE: Oui. On nous a demandé de placer ce chemin de fer sous la juridiction de la Commission des chemins de fer. Je crois, Dr Pugsley, avec tout le respect que je vous dois, que le contrôle de la Commission des chemins de fer est dans l'intérêt de tout le peuple.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela se peut. Il se peut aussi qu'il soit dans l'intérêt de tout le peuple d'interdire à une législature provinciale de subventionner une compagnie de chemin de fer ou de garantir ses obligations dans certains cas.

L'hon. M. COCHRANE: Si la législature provinciale consent à ce qu'une ligne soit placée sous la juridiction fédérale, quelle objection y a-t-il?

M. CARVELL: J'étais sur le Québec-Central il y a moins de quinze jours, et un gros exportateur m'a dit qu'il lui fallait payer un taux local à partir de n'importe quel point de la ligne, la Commission des chemins de fer n'ayant aucun contrôle sur le tarif. Il en résulte que le tarif à payer est plus élevé que si ce chemin de fer était sous le contrôle de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. COCHRANE: Si le chemin était sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, le tarif des marchandises serait un tarif d'entier parcours et ne serait pas plus élevé qu'il ne faut.

M. NESBITT: Dans la province d'Ontario, autrefois, on a construit nombre de lignes avec l'aide des subventions des comtés, des townships et des villages. Le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien ou quelque autre corporation s'en sont emparé immédiatement et ces lignes font partie de grands réseaux de chemins de fer. Plus tard, quand la Commission des chemins de fer a été créée, elles ont été placées sous sa juridiction. La Commission des Chemins de fer a pu alors contrôler les tarifs de ces chemins de fer.

M. CARVELL: Nous avons au Nouveau-Brunswick le cas d'un petit chemin de fer qui exploite une mine de charbon. Il demande 90 cents la tonne pour transporter le charbon de la mine à Fredericton, distance d'environ 30 milles; cependant, il transportera le même charbon à Saint-Jean, à 65 milles plus loin, pour 5 cents de plus. Cela ne serait pas permis si le chemin de fer était sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, parce que la Commission uniformiserait les taux et la ville de Fredericton paierait un tarif plus équitable sur son charbon.

M. MACDONELL: Je crois que vous constaterez que dans presque tous les cas où des lignes locales sont devenues (par absorption ou acquisition) la propriété de chemins de fer transcontinentaux ou d'entier parcours, le consentement des autorités provinciales a été accordé dans chaque cas.

L'hon. M. PUGSLEY: Si on stipulait que le transport doit se faire avec le consentement de la législature de la province, ce serait très bien. Il y a pour une compagnie fédérale deux moyens de s'assurer le contrôle d'une ligne locale; c'est de louer le chemin de fer ou d'acheter le capital-actions. Prenez le Pacifique-Canadien: il n'a pas loué le *St. John Bridge and Railway*, mais il a acheté le capital-actions, et le chemin de fer appartient à une compagnie distincte, qui est la propriété du Pacifique.

L'hon. M. COCHRANE: Les provinces pourraient se protéger en insérant dans leur loi de subvention une clause prohibant cette pratique et stipulant que cela n'est pas permis.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est très bien pour l'avenir, mais vous insérez ici une clause qui affectera des compagnies qui ont été établies sous la juridiction provinciale, et par ce moyen vous enlevez aux provinces l'autorité, les pouvoirs et le contrôle qu'elles

pourraient avoir, permettant à une compagnie plus forte, en faisant main-basse sur le capital-actions, de fixer les tarifs de transport....

L'hon. M. COCHRANE: Quel mal cela fait-il à la province?

L'hon. M. PUGSLEY: Prenez la Colombie-Britannique: le gouvernement McBride a accordé de très larges subventions à un chemin de fer allant vers le nord, de Vancouver à Prince-George.

L'hon. M. COCHRANE: Je ne crois pas que ce soit le gouvernement McBride, mais son successeur.

L'hon. M. PUGSLEY: L'un des gouvernements, en tout cas.

M. CARVELL: Appelez-le le gouvernement de la Colombie-Britannique.

L'hon. M. PUGSLEY: Il a stipulé qu'il voulait avoir un tarif de marchandises avantageux pour les villes du littoral, et que les taux seraient sous le contrôle absolu du gouvernement de la Colombie-Britannique.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que c'est le *Canadian Northern.*

L'hon. M. PUGSLEY: Et il a placé des millions de dollars dans ce chemin de fer.

L'hon. M. COCHRANE: Il a fait la même chose pour le *Canadian Northern,* et ce n'est pas dans l'intérêt public.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel droit avons-nous de passer une loi qui annulera cette convention et permettra à la compagnie de défier le gouvernement britannique?

M. SINCLAIR: Cela a été fait dans l'intérêt de la province, pour faire baisser les taux, et il n'y a pas d'objection à ce que nous ayons juridiction. D'après moi c'est la seule question.

M. NESBITT: Le chemin n'est d'aucune utilité s'il ne fait qu'entrer dans Vancouver, et pour qu'il soit utile il faut le raccorder avec des chemins de fer transcontinentaux. Il ne sera d'aucun avantage tant qu'il ne sera pas relié au pays qu'il a mission de desservir, et dès qu'il sera raccordé avec l'un ou l'autre des chemins principaux, nous devrions contrôler les taux.

L'hon. M. PUGSLEY: Les gens de la Colombie-Britannique y ont placé leur argent de bonne foi.

M. NESBITT: Nous ne confisquons pas leur argent.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous rompons leur traité.

M. NESBITT: Supposons que vous avez quelque chose à expédier sur ce même chemin de fer, on vous imposera des taux de messagerie dont le montant dépasse la valeur des marchandises que vous voulez expédier; de sorte que vous ne pouvez rien expédier par cette voie.

L'hon. M. PUGSLEY: Par cet article vous revenez à la loi des chemins de fer telle qu'elle fut adoptée à l'origine, stipulant que quand une compagnie vient en relation avec une autre compagnie sous le contrôle du gouvernement fédéral, comme le *Canadian Northern,* le Grand-Tronc ou l'Intercolonial, elle doit par le fait même être considérée comme une entreprise d'utilité générale pour le Canada. De nombreuses objections ont été soulevées contre cette doctrine et la loi a été modifiée; on a stipulé que cette compagnie serait sous le contrôle du parlement fédéral au point de vue de la juridiction seulement. Vous proposez maintenant qu'il suffise à une compagnie fédérale d'acheter le capital-actions d'une compagnie provinciale pour en avoir le contrôle; et dès que la compagnie fédérale a obtenu ce contrôle, l'entreprise de la compagnie provinciale, par le fait même, revêt un caractère d'utilité générale pour le Canada, et la compagnie est soustraite à la juridiction de la législature provinciale.

M. MACDONELL: C'est vrai.

M. NESBITT: Alors, qu'est-ce qui ne va pas?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un abus de confiance.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une question d'autonomie provinciale, et quand une province accorde une charte à une compagnie et stipule que la compagnie aura certains privilèges, je ne vois pas comment le gouvernement fédéral peut venir se mêler de la chose.

L'hon. M. COCHRANE: Alors vous voulez obliger les gens à payer double taux, absolument comme dit M. Carvell?

M. NESBITT: Cela peut offenser la dignité de certaines provinces, mais pour le peuple c'est une bonne chose que le gouvernement ait le contrôle des taux.

Le PRÉSIDENT: M. Lawrence, le délégué de législation de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, voudrait exprimer son avis au sujet de cette clause.

L'hon. M. LEMIEUX: Pensez-vous que nous devrions adopter cette clause sans avoir entendu les représentants des gouvernements provinciaux? Cela paraît être un empiètement sur l'autorité provinciale.

L'hon. M. COCHRANE: On a émis la prétention que quand le gouvernement fédéral accorde une charte locale, il a le droit de contrôler la compagnie.

L'hon. M. PUGSLEY: Je sais qu'à la législature du Nouveau-Brunswick, il y a quelques années, notre prétention était que si le Parlement décide de s'emparer d'un chemin de fer provincial et d'enlever à la législature provinciale toute autorité sur ce chemin, il doit rembourser aux provinces l'aide qu'elles ont apportée à la construction de ce chemin.

M. LAWRENCE: A titre de représentant de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, et de concert avec M. Best, représentant des chauffeurs de locomotives, j'ai rédigé un petit article à ce sujet, et je désire le soumettre au comité. Nous disons: laissez cet article tel qu'il est actuellement parce que ses stipulations favoriseront l'uniformité dans l'outillage, l'entretien et la circulation des locomotives et des wagons, ainsi que dans les règlements d'exploitation, assurant ainsi une plus grande sécurité sur toutes les lignes de chemins de fer qui peuvent être considérées comme étant d'utilité générale pour le Canada. L'uniformité dans l'outillage ou dans l'exploitation est considérée comme essentielle à la sécurité des opérations de chemins de fer. On a mentionné le chemin de fer Québec-Central, et je peux dire que nous avons eu beaucoup d'ennuis au sujet de ce chemin. Il est exploité par le Pacifique-Canadien. La Commission des chemins de fer a passé des règlements concernant l'outillage, afin qu'on ne nous donne pas de locomotives où il est impossible au mécanicien de voir. Nous avons des plaintes à faire et nous les avons portées devant la Commission, mais elle nous dit toujours qu'elle n'a pas juridiction. Il en est de même pour les appareils de sauvetage sur les locomotives et les wagons. Ce sont les mêmes hommes qui circulent sur ce chemin de fer et sur les autres parties du Pacifique-Canadien, et si vous êtes au fait de l'outillage d'une locomotive vous savez combien il est essentiel que toutes les locomotives soient à peu près semblables et que les mêmes règlements soient passés concernant le sauvetage. Ces règlements s'appliquent aux wagons. Cet article est très important et je crois que les employés du chemin de fer sont unanimement d'avis qu'on devrait le laisser tel qu'il est et que ces chemins de fer soient déclarés d'utilité générale pour le Canada.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me semble qu'on devrait inviter les législatures provinciales à donner leur avis avant que le Parlement adopte cet article.

M. MACDONELL: Je me rappelle les vieux chemins de fer de Grey et Bruce, et il y avait deux ou trois autres chemins qui partaient de Toronto. Dans tous ces cas, la province a donné son consentement quand ces chemins de fer ont été absorbés par les lignes plus considérables, et alors ils ont disparu complètement.

L'hon. M. PUGSLEY: La Colombie-Britannique proteste fortement aujourd'hui contre l'idée que ces chemins de fer de la province, auxquels les autorités locales ont accordé récemment de si généreuses subventions, soient placés sous le contrôle du Parlement fédéral.

L'hon. M. COCHRANE: Nous avons, par décret de l'Exécutif, placé le *Canadian Northern* sous la juridiction de la Commission.

L'hon. M. PUGSLEY: Malgré les protestations du gouvernement de la Colombie-Britannique.

L'hon. M. COCHRANE: Je n'ai reçu de lui aucune protestation.

L'hon. M. PUGSLEY: Je la trouve dans les journaux.

L'hon. M. COCHRANE: On ne m'en a rien communiqué.

M. CARVELL: Vous et moi, il n'y a pas bien des années, nous avons demandé que ces chemins de fer provinciaux fussent placés sous la juridiction du gouvernement fédéral.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vous demande pardon, voici ce que nous avons fait: nous avons dit que la Colombie-Britannique pouvait faire comme elle l'entendait à ce sujet, mais qu'aucune subvention fédérale ne devrait être accordée à moins que ces chemins de fer ne fussent placés sous la juridiction fédérale.

Le PRÉSIDENT: J'attire l'attention du Comité sur le fait que les législatures provinciales ont des représentants à Ottawa, je crois; et si cette clause les intéressait ces représentants devraient être ici.

L'hon. M. PUGSLEY: La Colombie-Britannique a-t-elle un représentant? Je sais que le Nouveau-Brunswick n'en a pas.

L'hon. M. LEMIEUX: Je me rappelle bien la cause du *Montreal Street Railway,* qui fut portée au Conseil privé, et il fut décidé que notre loi n'était pas constitutionnelle et que nous n'avions aucun droit de donner à la Commission juridiction sur le trafic direct, c'est-à-dire en ce qui concerne les lignes provinciales.

L'hon. M. PUGSLEY: Quant au gouvernement d'Ontario, il croit que ce gouvernement est incapable de faire rien de mal et il ne surveille pas ce qui se passe ici.

M. JOHNSTON, C.R.: A propos de cette cause, le jugement n'est pas exactement ce qu'on a suggéré: il porte que tant qu'un ouvrage n'a pas été déclaré d'utilité générale pour le Canada, il ne tombe pas sous la juridiction fédérale. Cette cause n'a pas décidé cela; elle a établi que tant qu'une entreprise n'a pas été déclarée d'utilité générale pour le Canada, l'article est *ultra vires.*

M. SINCLAIR: Je comprends que la plupart de ces lignes locales ont été placées sous le contrôle fédéral à l'époque de leur constitution en corporation, afin de les mettre en mesure de recevoir des subventions.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est très probable.

M. SINCLAIR: Il est très rare maintenant de trouver un chemin de fer provincial qui ne soit pas sous la juridiction générale du Canada en vertu d'une loi spéciale. Il peut y en avoir quelques-uns, mais pas beaucoup.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet article est absolument nouveau, n'est-ce pas?

M. JOHNSTON, C.R.: Il est virtuellement nouveau. Dans la loi 8 et 9 Edouard VII, il y avait quelque chose comme cela, mais on n'allait pas aussi loin que dans le présent article.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis opposé à l'article et je voterai contre, mais je n'ai plus rien à dire à ce sujet.

M. NESBITT: Je propose que l'article soit adopté.

Le PRÉSIDENT: Il est évident que deux membres du Comité seulement sont opposés à l'article.

L'hon. M. LEMIEUX: Comme l'étude de ce bill a été loyalement conduite, depuis le début de ces délibérations, je suggérerais respectueusement que l'adoption de l'article soit différée jusqu'à ce que les provinces aient été averties de ce que l'on se propose de faire.

M. CARVELL: Comment pourrons-nous terminer l'étude de ce bill si nous continuons à convoquer ici à tout moment des gens de toutes les parties du pays?

L'hon. M. LEMIEUX: Vous conviendrez avec moi que cet article est très important. Je considère cette disposition comme un empiètement sur les droits provinciaux.

Le PRÉSIDENT: Vous attendez-vous à ce que les provinces s'y opposent?

L'hon. M. PUGSLEY: Elles s'y opposeront certainement, si elles n'ont pas vu l'article.

L'hon. M. LEMIEUX: Je vous assure que si vous voulez suspendre l'adoption de l'article, je communiquerai immédiatement avec le procureur général de la province de Québec et que je me laisserai guider par lui en cette matière.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour différer l'adoption de cet article je n'aurais pas besoin de raison plus forte que la déclaration du président à l'effet que nous pouvons supposer que les provinces s'y opposeraient. Les provinces ne soulèveront aucune objection à moins qu'elles ne considèrent l'article absolument déraisonnable.

M. NESBITT: Ces propos concernant les droits des provinces sont de nature à faire croire que les provinces se retranchent dans leur dignité.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai grande confiance dans les provinces à l'heure actuelle.

L'hon. M. COCHRANE: Je suis tout disposé à reconnaître la juridiction provinciale, mais quand les provinces consentent à ce que la juridiction leur échappe, comme elles l'ont fait dans chaque cas, quelle objection peut-on faire?

M. CARVELL: Je connais très bien la situation des chemins de fer dans les provinces maritimes. Aucune province n'a construit autant de chemins de fer que celle du Nouveau-Brunswick—peut-être le ministre des Chemins de fer croit-il qu'on en a trop construit—et je ne sais pas pourquoi il ne serait pas de l'intérêt de chaque gouvernement provincial que les taux de ses chemins de fer soient contrôlés par la Commission des chemins de fer.

M. MACDONELL: Autrement vous retardez les aiguilles de l'horloge de vingt ans.

M. CARVELL: Pour moi ce n'est pas une question de province se retranchant dans sa dignité, mais il s'agit de savoir si le Parlement du Canada doit légiférer dans les meilleurs intérêts de tout le Dominion. En ma qualité de député du Nouveau-Brunswick, je suis prêt à prendre la responsabilité de mon acte et à dire que cette clause devrait être adoptée.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous faire une motion à cet effet?

M. CARVELL: Oui. Je propose que l'article 6 soit approuvé.

M. MACDONELL: Je seconde cette motion.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Article 8—Chemins de fer provinciaux se raccordant aux chemins de fer fédéraux ou les croisant.

M. JOHNSTON, C.R.: Le paragraphe (b) a été déclaré *ultra vires*. Le jugement a été rendu par le Conseil privé le 12 janvier 1912.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous parlez du jugement dans la cause du chemin de fer urbain?

M. JOHNSTON, C.R.: Oui. Dans cette cause le paragraphe (*b*) a été déclaré *ultra vires* de ce Parlement. On a maintenu que tant que le chemin de fer n'a pas été déclaré d'utilité générale pour le Canada ce Parlement n'a pas de juridiction. Une fois le chemin de fer déclaré d'utilité générale pour le Canada, alors la juridiction du Parlement fédéral existe.

L'hon. M. LEMIEUX: Il existe une stipulation qui veut dire que dans le cas d'un chemin de fer appartenant à un gouvernement provincial, le chemin de fer du Témiscaming, par exemple, l'article de la présente loi concernant le transfert ne pourrait pas s'appliquer sans le consentement de ce gouvernement. C'est-à-dire, vous ne pourriez pas fixer les taux sur ce chemin de fer en Ontario sans le consentement du gouvernement provincial d'Ontario, bien qu'à ses deux extrémités il aboutisse à des réseaux transcontinentaux.

L'hon. M. COCHRANE: Je comprends cela, mais certain personnage éminent a dit qu'en accordant cette subvention au *Temiskaming and Ontario Railway* nous aurions le droit de fixer un taux de parcours entier sur ce chemin. Pas un taux local, mais un taux d'entier parcours.

M. NESBITT: Je ne crois pas que vous ayez ce droit.

M. CARVELL: Je voudrais que nous ayons juridiction pour contrôler tous les taux, sur ce chemin.

M. NESBITT: Moi aussi, mais je ne crois pas que nous puissions le faire; en tout cas nous ne les contrôlons pas.

M. MACDONELL: Par cet article, nous empêchons que cela se fasse dans l'avenir.

M. CARVELL: Ce serait assez difficile pour nous d'adopter maintenant une législation à ce sujet; je ne crois pas que nous ayons juridiction de le faire.

M. MACDONELL: Où est la nécessité d'insérer une chose que nous ne faisons pas? Nous négativons une négation.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous n'avons pas le pouvoir d'adopter le paragraphe (b). M. Lemieux parlait du paragraphe (d).

M. CARVELL: Vous dites que nous n'avons pas le pouvoir d'adopter le paragraphe (b)?

M. JOHNSTON, C. R.: Il dit ici: "Bien que le Parlement ne l'ait pas déclaré d'utilité générale pour le Canada"—c'est là le vice de l'article; il constitue une tentative de contrôle des taux sur un chemin de fer qui n'est pas déclaré d'utilité générale pour le Canada.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est très bien pour les croisements et les jonctions et tout le mouvement du trafic à cet endroit. L'exploitation du chemin de fer est bien soumise au contrôle du Parlement fédéral et de la Commission des chemins de fer, mais quant au transport des marchandises et aux taux, c'est différent. Cela ne découle pas nécessairement du droit du Parlement du Canada de légiférer.

Le PRÉSIDENT: Alors nous ferions mieux de biffer le paragraphe (b).

M. MACDONELL: Le paragraphe (b) était dans l'ancienne loi.

M. JOHNSTON, C.R.: Et il a été déclaré *ultra vires*.

L'hon. M. LEMIEUX: Ainsi mon objection était bonne.

Le paragraphe (b) est rayé et l'article adopté.

Article 9, paragraphe 4, rééligibilité des commissaires.

M. CARVELL: Je sais que ç'a été la loi à l'origine, mais pourquoi un commissaire, parce qu'il a été juge d'une cour Supérieure, serait-il exempt de révocation pour cause, plutôt que tout autre commissaire? Cette stipulation a été insérée, je suppose, afin d'engager des juges à accepter ces positions, mais c'est donner à un commissaire un merveilleux avantage sur ses collègues.

L'hon. M. LEMIEUX: N'est-ce pas parce que, quand il était juge, il n'était pas sujet à révocation et qu'il a voulu devenir commissaire en chef avec les mêmes privilèges dont il jouissait quand il était juge?

M. CARVELL: Oui, mais pourquoi offrons-nous des avantages semblables pour engager des juges à quitter le banc?

L'hon. M. LEMIEUX: Nous n'avons pas fait d'erreur jusqu'à présent en nommant des juges. Nous avons nommé les juges Mabee et Killam.

M. CARVELL: Je ne connais personne de la Commission que je croirais devoir être révoqué, mais cette stipulation donne certainement à une classe un avantage sur l'autre.

M. NESBITT: Jusqu'à l'autre jour, j'avais cru que tous relevaient du Parlement du Canada. Je ne crois pas qu'ils devraient relever du Gouverneur en conseil, parce que la Commission doit être un corps absolument indépendant. Je ne dis rien contre l'administration actuelle, mais je ne crois pas que les commissaires devraient relever du Gouverneur en conseil.

M. CARVELL: Je suis plutôt disposé à être aussi de cet avis.

M. NESBITT: Je crois qu'ils devraient relever du Parlement seul.

Le PRÉSIDENT: Serait-il juste pour les commissaires actuels de modifier cela en quoi que ce soit?

L'hon. M. COCHRANE: Aucun d'eux ne tombe maintenant sous l'autorité de cet article.

M. SINCLAIR: Cela les mettrait dans la même position que les juges. Vous ne pouvez pas révoquer de ses fonctions un juge de la cour Supérieure.

M. NESBITT: Je crois qu'ils devraient être absolument indépendants du parti au pouvoir, qu'il soit grit ou tory.

M. CARVELL: Je le crois.

M. NESBITT: Ils devraient relever du Parlement du Canada, et on devrait nommer les meilleurs hommes qu'il soit possible de trouver, parce qu'on leur donne de grands pouvoirs.

L'hon. M. COCHRANE: Le traitement ne vous attirera pas les meilleurs hommes, de même que le traitement des juges n'est pas un attrait pour les meilleurs hommes.

M. NESBITT: Je ne vois pas pourquoi leur terme est limité à dix ans.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que c'est très bien.

M. CARVELL: Avez-vous étudié la question de les rendre sujets à révocation uniquement sur adresse de la Chambre des Communes?

L'hon. M. COCHRANE: Je n'aurais pas d'objection à cela.

L'hon. M. LEMIEUX: Si le ministre n'a pas d'objection je vais faire une motion dans ce sens.

M. CARVELL: Nous pourrions modifier la clause de façon à ce qu'elle se lise: "mais à toute époque il peut être révoqué sur adresse du Sénat et de la Chambre des Communes".

M. CARVELL: Vous rendez cela plus fort.

M. MACDONELL: "Il peut être révoqué uniquement sur adresse du Sénat et de la Chambre des Communes".

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il réellement unanime pour opérer cette modification?

M. NESBITT: Je suis en faveur du changement.

L'hon. M. LEMIEUX: En cette matière je suis la direction du ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. COCHRANE: Je ne m'y objecte pas du tout. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de s'y opposer.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne sais pas exactement quel est l'amendement projeté.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est proposé qu'aucun membre de la Commission des chemins de fer ne devrait être déplacé, sauf sur adresse du Sénat et de la Chambre des Communes. Vous biffez l'article de la loi qui concerne le commissaire en chef et vous donnez à celui-ci une application générale.

M. CARVELL: C'est la question.

M. LAPOINTE: Vous aurez aussi à rayer le paragraphe (b) actuel.

M. JOHNSTON, C.R.: Je suggérerais que le paragraphe 3 se lise comme suit: "Mais il peut à toute époque, être révoqué sur adresse du Sénat et de la Chambre des Communes". Le paragraphe (b) devra disparaître.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe 3, alors, se lira comme suit: "Chaque commissaire reste en charge durant bonne conduite pendant une période de dix ans à compter de la date de sa nomination; mais il peut, à toute époque, être révoqué sur adresse du Sénat et de la Chambre des Communes".

L'article 9 est approuvé tel qu'amendé.

Article adopté.

Article 13—Intérêt, parenté ou affinité.

M. NESBITT: Est-ce que la dernière partie de la phrase ne contredit pas la première partie? Elle dit: "Si un commissaire est intéressé dans une affaire portée devant la Commission ou a des liens de parenté avec un intéressé, le Gouverneur en Conseil peut nommer quelque personne désintéressée pour agir en qualité de commissaire "*pro hac vice*", etc.; elle dit ensuite: "Néanmoins, aucun commissaire n'est rendu incapable d'agir par raison d'intérêt ou de lien de parenté ou d'affinité avec quelque personne intéressée dans l'affaire portée devant la Commission".

M. CARVELL: Cela paraît contradictoire.

M. FAIRWEATHER: La première partie stipule que le commissaire intéressé sera écarté, mais le fait qu'il a siégé ne vicie pas les procédures.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est la même chose qu'auparavant.

Article adopté.

Article 20—Réglementation des séances et disposition des affaires.

M. CARVELL: C'est réellement un exposé de la nature de leurs fonctions.

L'hon. M. COCHRANE: C'est du nouveau.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article a été inséré sous cette forme pour répondre aux modifications occasionnées par l'accroissement du nombre des commissaires et la division du travail.

M. CARVELL: C'est dommage que nous ne puissions pas appliquer ces principes à plusieurs de nos tribunaux canadiens.

Article adopté.

Sur l'article 23—Devoirs du secrétaire de la Commission.

M. CARVELL: Le paragraphe (a) de cet article stipule que le secrétaire doit assister à toutes les sessions de la Commission, et l'article 18 stipule que la Commission peut tenir plusieurs sessions en même temps.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais un autre article décrète que la Commission peut nommer un secrétaire intérimaire.

M. Carvell: Supposons qu'il y ait deux sessions tenues à Ottawa; il peut arriver que le secrétaire ne soit pas absent pour cause de maladie, mais qu'il assiste à une autre séance.

L'hon. M. Cochrane: Quelle objection y a-t-il à ce que nous disions: "Le secrétaire ou le secrétaire intérimaire."

M. Sinclair: La clause se lirait comme suit: "Il est du devoir du secrétaire ou de ses aides."

M. Johnston, C.R.: Ajoutez à l'article 22: "Le Gouverneur en conseil peut aussi nommer un sous-secrétaire."

M. Nesbitt: Mettez: "Sous-secrétaire."

M. Carvell: Cela ne ferait pas, parce que l'article 24 dispose que la Commission nomme l'aide.

M. Macdonell: Je crois que l'article 24 y pourvoit.

M. Carvell: Cela se peut, par voie de conséquence implicite.

M. Sinclair: Je crois qu'il serait très bien de dire: "Il sera du devoir du secrétaire ou sous-secrétaire."

M. Nesbitt: Je suggérerais d'ajouter cela à l'article 22.

M. Johnston, C.R.: L'article 24 ne couvre pas ce point. Dans ce cas vous avez un sous-secrétaire permanent et aucune disposition de la loi ne pourvoit à sa nomination.

M. Cochrane: On m'informe qu'il y a deux sous-secrétaires.

M. Johnston, C.R.: S'il en est ainsi, ils ont été nommés sans autorisation en vertu de la présente loi. Il n'y a actuellement rien dans la loi qui autorise leur nomination. Je crois que l'adoption de l'article devrait être différée afin de permettre d'en refaire la rédaction.

Le Président: Quel est le désir du comité?

L'hon. M. Pugsley: Je crois qu'il serait préférable de reviser la rédaction de l'article 23 de façon à couvrir les points soulevés.

Article différé.

Le comité s'ajourne à 11 heures de l'avant-midi.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, le 26 avril 1917.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

M. BLAIN: J'ai ici une communication que le comité, je suppose, a reçue par quelque autre voie. C'est un plaidoyer en faveur d'un traitement plus équitable du public dans la loi concernant les téléphones et le service à grande distance.

Le PRÉSIDENT: Soyez assez bon de déposer votre communication, et le greffier enverra une lettre. Voici la formule de lettre employée en pareil cas:

CHER MONSIEUR,—

Conformément au mode de procédure adopté par le Comité du bill n° 13, chargé de codifier et amender la Loi des chemins de fer, vous êtes prié par les présentes de mettre par écrit vos objections aux amendements projetés au bill, s'il y a lieu, et de les adresser par la poste au greffier du Comité pour qu'elles soient insérées, le cas échéant, dans le procès-verbal imprimé des délibérations. En outre, votre représentant, si vous en avez un, sera entendu devant le Comité.

Tout à vous,

N. ROBIDOUX,
Greffier du comité spécial du bill n° 13.

C'est là la réponse envoyée à presque tous les correspondants de cette catégorie.

M. JOHNSTON, C.R.: Pendant que nous discutions la clause 9, on paraissait supposer que la loi des juges contient des dispositions concernant la révocation des juges de la cour Supérieure, mais je constate qu'il n'en est rien. Elle contient des stipulations relatives à la révocation des juges de comtés, et le Gouverneur général en conseil peut révoquer les juges de comtés en vertu de cet article. La seule autorité concernant la révocation des juges de la cour Supérieure appartient au Gouverneur en conseil sur adresse du Sénat et de la Chambre des Communes. Si c'est le désir du Comité, je crois qu'il serait préférable de coordonner cet article avec la loi et d'employer exactement le même langage. Nous l'avons fait hier. Les termes ne sont pas identiques, mais je suppose qu'ils ont probablement le même effet.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est adopté.

M. JOHNSTON, C.R.: Pour rendre l'article exactement conforme à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, je crois que nous pourrions employer la même phraséologie, et après les mots "à toute époque" insérer les mots "par le Gouverneur général, sur adresse du Sénat et de la Chambre des Communes".

M. BENNETT: Il vous faut proposer que nous revenions à l'article 9 pour l'amender comme a dit M. Johnston.

Motion pour revenir à l'article 9 adoptée.

Le PRÉSIDENT: La clause se lira donc: "Mais il peut être révoqué à toute époque par le Gouverneur général".

M. Bennett: Si vous voulez être exact l'expression consacrée est " Gouverneur en conseil ".

M. Johnston, C.R.: " Par le Gouverneur en conseil sur adresse du Sénat et de la Chambre des Communes ".

Article adopté tel qu'amendé.

Article 23—Devoirs du secrétaire.

M. Johnston, C.R.: On m'a demandé, hier, de rédiger de nouveau la clause 23, parce qu'il appert qu'il y a un secrétaire et des sous-secrétaires, et que la Commission pourrait tenir deux sessions en même temps. Naturellement, il est manifestement impossible à un seul secrétaire d'assister à toutes les séances de la Commission. Je propose de refondre l'article en en retranchant l'alinéa "A". Alors l'alinéa "B" de ce bill sera l'alinéa "A", et l'alinéa "C" sera l'alinéa " B "; " D " sera " C " et " E " deviendra " D ". L'alinéa " D " se lira comme suit:

> " De voir à ce que tout règlement et toute ordonnance de la Commission soient rédigés conformément aux instructions de cette dernière, à ce qu'ils soient signés par le commissaire en chef, revêtus du sceau officiel de la Commission et déposés au secrétariat ".

L'hon. M. Lemieux: Je comprends que vous avez deux secrétaires. Vous avez M. Cartwright et M. Primeau.

L'hon. M. Cochrane: Je crois qu'il y en a trois.

L'hon. M. Lemieux: La raison pour laquelle je demande cela, c'est que, comme la Commission tient des sessions dans la province de Québec, il devrait y avoir un secrétaire connaissant la langue française.

L'hon. M. Cochrane: Et il y en a un.

Article 26—Les commissaires.

M. Lemieux: Qui est le sous-commissaire en chef?
L'hon. M. Cochrane: M. Scott.

Article adopté.

Article 28—Autres employés.

M. Bennett: Cet article dit: " Chaque fois que la Commission, dans l'exercice des attributions que lui confère la présente loi, nomme quelque personne ou lui ordonne ", etc. Il y a d'autres lois que celle-ci qui confèrent des attributions à la Commission, et il en est résultée un procès. Il y a eu une cause où il a été dit que la Commission des chemins de fer du Canada pouvait rendre une ordonnance en vertu d'un autre statut.

M. Johnson, C.R.: Si la modification suggérée par M. Bennett était adoptée, et si on insérait les mots " ou autrement " après le mot " loi " à la deuxième ligne, ne serait-il pas nécessaire d'ajouter des mots semblables après le mot loi à la quatrième ligne?

M. Bennett: Je parle d'une manière générale; je ne sais pas s'il s'ensuivrait que cela soit toujours fait par le Gouverneur en conseil; quelquefois, certaines provinces, peut-être, peuvent exercer une juridiction douteuse et, je crois, on devrait insérer cette stipulation en termes généraux pour couvrir le point que j'ai soulevé. Cela pourrait comporter une nouvelle rédaction de l'article.

M. Johnston, C.R.: C'est une question de politique. Prenez une question qui se présente quelquefois: supposons que la province d'Ontario demande à la Commission

des chemins de fer d'assumer certaines fonctions, est-ce que, dans ce cas, la province d'Ontario ne devrait pas payer?

M. BENNETT: Certainement; il me semble que cette stipulation devrait être modifiée de façon à couvrir le point que j'ai soulevé.

M. JOHNSTON, C.R.: "Ou par tout autre statut du Parlement du Canada", cela couvre le point.

M. CHRYSLER, C.R.: "En vertu de toute autorité conférée par la présente loi, ou par toute autre loi du Parlement du Canada."

Le PRÉSIDENT: La clause 28 telle qu'amendée se lirait comme suit:

> "Chaque fois que la Commission, dans l'exercice des attributions que lui confère la présente loi ou toute autre loi du Parlement du Canada, nomme quelque personne, en outre des employés réguliers, pour exécuter un service exigé par la présente loi ou par toute autre loi de cette nature, ou la charge d'exécuter ce service, il est payé à cette personne, pour ses services et déboursés, telle somme que le Gouverneur en conseil, sur la recommandation de la Commission, peut déterminer."

L'article est adopté tel qu'amendé.

Article 31—Rapport annuel au Gouverneur en conseil.

M. BENNETT: Je vois que l'article indique le 31 mars comme le dernier jour de l'exercice des chemins de fer; je pense que nous devrions suivre l'habitude adoptée par les chemins de fer du Canada et faire terminer l'exercice des chemins de fer en même temps que l'année civile.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que c'est une bonne suggestion, et que nous devrions l'adopter. Je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas se faire dans cette loi plutôt que dans une loi spéciale.

M. JOHNSTON, C.R.: Le comité aura à s'occuper plus tard d'une clause concernant les statistiques annuelles.

M. BENNETT: Je crois que nous pourrions faire le changement dans cet article.

M. CHRYSLER, C.R.: Je comprends que le Pacifique-Canadien est sur le point de prendre l'habitude de faire coïncider son exercice avec l'année civile, et qu'il serait incommode pour la compagnie de faire des rapports à la Commission pour l'exercice finissant le 31 mars lorsque son exercice se terminerait le 31 décembre.

M. BENNETT: Remplacez le mot "mars" par le mot "décembre" dans les seconde et cinquième lignes.

La motion de M. Bennett est agréée et l'article adopté tel qu'amendé.

M. BENNETT: Ne serait-il pas bon d'insérer entre les mots "autre" et "autorité" dans la huitième ligne de l'alinéa (*a*) le mot "légitime"?

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que ce serait une redondance. Autorité veut dire autorité légitime.

M. BENNETT: Cela veut dire autorité légitime seulement.

M. JOHNSTON, C.R.: Il ne peut pas être mauvais de l'insérer. Cela voudra dire "autorité ayant juridiction sur les lieux".

Alinéa adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 2.

> La Commission peut ordonner et prescrire à toute compagnie ou personne de faire immédiatement, ou dans tel délai ou à telle époque qu'elle fixe, et de

telle manière qu'elle prescrit, en tant qu'il n'y a rien d'incompatible avec la présente loi, toute action ou chose que cette compagnie ou personne est ou peut être tenue de faire ou autorisée à faire sous l'empire de la présente loi ou de la loi spéciale, et peut défendre l'accomplissement ou la continuation de toute action ou chose contraire à la présente loi ou à la loi spéciale; et elle a, pour les fins de la présente loi, pleine juridiction pour entendre et décider toute question tant de droit que de fait.

M. Bennett: Dans les mots "en tant qu'il n'y a rien d'incompatible avec cette loi", il y a une question qui se rapporte au point qu'on a soulevé il y a quelques instants. D'autres lois que celle-ci confèrent une juridiction à la Commission et exigent l'exercice de ses pouvoirs.

M. Johnston, C.R.: Ne le disent-elles pas expressément?

M. Bennett: Cet article est-il assez large pour couvrir ces cas?

M. Johnston, C.R.: Je crois que ce serait une erreur d'élargir cet article. Si le parlement décide, dans des cas spéciaux, de donner à la Commission le pouvoir de faire quoi que ce soit, il devrait le dire expressément dans la loi.

L'hon. M. Lemieux: Nous avons un article qui indique que les commissaires des chemins de fer peuvent avoir certains pouvoirs dont ils aient été investis par le parlement en outre de ceux mentionnés ici.

M. Johnston, C.R.: Si le parlement décide de donner des pouvoirs additionnels à la Commission, il devra le dire dans le temps.

L'hon. M. Lemieux: Je crois que cette rédaction est assez serrée.

Paragraphe adopté.

Paragraphe 3:

3. Relativement à la présence et à l'examen des témoins, à la production et à l'étude des documents, à la mise à exécution de ses ordonnances, à la descente sur les lieux et à l'inspection des biens, et à toutes autres matières nécessaires ou propres à l'exercice régulier de sa juridiction sous l'autorité de la présente loi, ou à d'autres égards pour l'exécution de la présente loi, la Commission a tous les pouvoirs, droits et privilèges d'une cour Supérieure.

M. Macdonell: Ne devrait-il pas y avoir une référence à la loi spéciale? Cela limite son autorité aux questions qui tombent sous l'autorité de la présente loi. Il peut s'élever des difficultés, sous l'autorité des lois spéciales, au sujet des différentes questions spéciales mentionnées ici. Je pense qu'il devrait y avoir une clause spéciale dans la loi, quelque part, qui prévoirait toute la situation.

M. Bennett: M. Chrysler peut avoir une suggestion.

M. Chrysler, C.R.: Vous pourriez peut-être étendre cet article au n° 2. Je crois que M. Johnston a raison sur ce point. Si vous dites "à l'exercice régulier de sa juridiction" c'est tout ce que vous avez besoin de dire.

M. Johnston, C.R.: Biffez les mots "ou à d'autres égards pour l'exécution de la présente loi".

M. Chrysler, C.R.: Après le mot "juridiction", dans la sixième ligne, biffez les mots "sous l'autorité de la présente loi ou à d'autres égards pour l'exécution de la présente loi".

Paragraphe adopté tel qu'amendé.

ANNEXE No 2

Paragraphe 4:

Le fait qu'un receveur, administrateur ou autre fonctionnaire d'un chemin de fer ou un séquestre des biens d'une compagnie de chemin de fer a été nommé par un tribunal, fédéral ou provincial, du Canada, ou administre ou exploite un chemin de fer sous l'autorité de ce tribunal, n'est pas un empêchement à l'exercice par la Commission des pouvoirs que la présente loi lui confère; mais tel receveur, administrateur ou fonctionnaire est tenu d'administrer et d'exploiter ce chemin de fer conformément à la présente loi et aux ordonnances et instructions de la Commission, qu'elles soient générales ou qu'elles s'appliquent en particulier à ce chemin de fer; et tel receveur, administrateur ou fonctionnaire, et toute personne sous ses ordres, sont tenus d'obéir à toutes les ordonnances de la Commission relatives à ce chemin de fer, dans les limites de la juridiction de la Commission, et sont assujétis à ces ordonnances que la Commission peut leur appliquer, bien que ce receveur, cet administrateur, ce fonctionnaire ou cette personne aient été nommés par un tribunal ou exercent des pouvoirs que celui-ci leur a conférés; et lorsque, pour cause d'insolvabilité, de vente en recouvrement d'hypothèque, ou pour toute autre cause, un chemin de fer ou une section de ce chemin de fer est exploitée, administrée ou possédée autrement que par la compagnie, la Commission peut rendre toute ordonnance qu'elle juge convenable pour adopter et appliquer les dispositions de la présente loi à ce cas.

M. Macdonell: Je crois que la même objection s'applique aux mots "que la présente loi lui confère" dans la trente-troisième ligne. Je crois qu'il faudrait les enlever parce que très souvent on adopte des lois spéciales pour mettre en faillite et liquider ces compagnies et la référence à la Commission des Chemins de fer ne lui donnerait pas les pouvoirs voulus parce que ces pouvoirs sont dans les limites des pouvoirs que la présente loi lui confère.

M. Johnston: Vous proposez de biffer les mots "que la présente loi lui confère?

M. Macdonell: Oui.

M. Johnston: Ne serait-il pas bien de substituer les mots "de ses"? au mot "des"? La rédaction serait "à l'exercice par la Commission de ses pouvoirs".

M. Macdonell: Exactement.

M. Bennett: Ces changements sont nécessaires d'un bout à l'autre.

Le Président: Le comité accepte-t-il que les mots "de ses" soit substitué au mot "des" dans la septième ligne et que les mots "que la présente loi lui confère" soient biffés?

Paragraphe adopté tel qu'amendé.

Article 34.

La Commission peut rendre des ordonnances ou établir des règlements:

(*a*) à l'égard de toute affaire, action ou chose que la présente loi ou la loi spéciale autorise, prescrit ou défend;

(*b*) en termes généraux, pour l'exécution de la présente loi, et sans limiter les pouvoirs généraux conférés par le présent article;

(*c*) de la manière spécifiquement prévue dans la présente loi.

M. Bennett: Je suggérerais que l'alinéa (*b*) soit amendé de manière à donner à la Commission le pouvoir d'exercer les pouvoirs conférés par toute autre loi. Je pense, M. Johnston, que vous feriez mieux de refondre tout l'article.

M. JOHNSTON: Ne pouvons-nous pas faire les changements nécessaires maintenant?

M. BENNETT: Oui, si vous le désirez. Cela peut se faire très simplement. Je suggérerais que l'alinéa se lise comme suit:

> " En termes généraux, pour l'exécution de la présente loi ou de toute autre loi du Parlement du Canada en vigueur".

Mais peut-être que l'amendement est trop ample.

M. JOHNSTON: Il est pas mal ample. L'amendement donnerait juridiction à la Commission, par exemple, sur la Loi des Compagnies.

M. CHRYSLER: Je mettrais cela de cette manière:

> (*b*) En termes généraux pour l'exécution de la présente loi;
> (*c*) Pour exercer toute juridiction conférée par toute autre loi du Parlement du Canada.

M. BENNETT: Au lieu de réunir ces stipulations, vous les séparez.

M. CHRYSLER: Oui.

M. BENNETT: C'est ce que je ferais aussi.

M. JOHNSTON: Je soumettrais ce qui suit comme alinéas (*b*) et (*c*):

> (*b*) En termes généraux pour l'exécution de la présente loi.
> (*c*) Pour exercer toute juridiction conférée à la Commission par toute autre loi du Parlement du Canada.

M. BENNETT: Cela règle la question et rend la chose claire.

Article adopté tel qu'amendé.

Article 34, paragraphe 3—Amendes:

M. BENNETT: Ce paragraphe n'est pas clair. Il me semble qu'il devrait y avoir une amende de $100 pour une violation continue de cette nature.

M. MACDONELL: Laissons cela à la discrétion de la Commission.

M. CHRYSLER: Vous pourriez laisser cela jusqu'à ce que vous étudiiez les paragraphes de la fin relatifs aux amendes.

M. BENNETT: Alors il n'est pas nécessaire d'avoir cette disposition du tout?

M. CHRYSLER: Non.

M. JOHNSTON: L'une est une violation de la loi et l'autre une violation de l'ordonnance de la Commission.

M. BENNETT: Pourquoi ne pas se servir du même langage d'un bout à l'autre?

L'hon. M. LEMIEUX: Par cet article, conférons-nous le pouvoir qui a été exercé cet hiver par quelques compagnies de chemins de fer lesquelles invoquaient une ordonnance de la Commission des chemins de fer en ce qui concerne, par exemple, le réquisitionnement du charbon? Plusieurs compagnies de chemins de fer, entre autres le Grand-Tronc, ont pris le charbon d'autres compagnies, et je ne vois pas que la loi ait donné aucune autorité à la Commission d'en agir ainsi.

L'hon. M. COCHRANE: Ne pensez-vous pas qu'on devrait donner cette autorisation? Ce sont les agents de transport ordinaires et le public serait beaucoup plus incommodé si le chemin de fer arrêtait par manque de charbon que si une autre industrie arrêtait.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne mets pas en doute la nécessité pour certaines compagnies de chemins de fer de réquisitionner le charbon de cette manière, mais la loi autorise-t-elle les compagnies de chemins de fer à faire une pareille chose? Vous vous souviendrez qu'il s'agissait d'une ordonnance spéciale rendue par le président de la Commission.

M. BENNETT: On a pris le charbon avec persistance, sans ordonnance de la Commission.

L'hon. M. LEMIEUX: M. Reid, le ministre des Douanes, n'a-t-il pas lu à la Chambre, au commencement de cette session, une lettre de sir Henry Drayton autorisant les compagnies de chemins de fer à en agir ainsi à cause du manque de charbon? Ne serait-il pas bon de régler ce point tout de suite? J'aimerais savoir ce qu'en pense M. Blair.

M. BLAIR: Je ne sais pas quelle a été l'attitude du président, mais en tant que je puis voir, il n'y a rien dans la loi qui autorise les compagnies de chemins de fer à exproprier ou à s'approprier ce charbon. Et il n'y a rien qui donne à la Commission des chemins de fer le pouvoir d'émettre une ordonnance le permettant.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel était le ton de la lettre de sir Henry Drayton? Etait-ce un simple conseil?

M. BLAIR: Oui. Son but était, vu les besoins des chemins de fer, de voir à ce que les personnes dont le charbon avait été saisi ou réquisitionné reçussent des compagnies de chemins de fer, aussitôt que ce serait raisonnablement possible, la quantité de charbon qui leur avait été prise. On a demandé les bons offices de la Commission et le commissaire en chef a cherché à faciliter le mouvement du trafic et en même temps à venir à ce que les personnes qui avaient été incommodées fussent dédommagées aussitôt que possible.

L'hon. M. LEMIEUX: Ne serait-il pas bien de faire un alinéa pour prévoir un cas comme celui-là?

Le PRÉSIDENT: La question que vous soulevez est très importante et je comprends, d'après ce que dit M. Johnston, qu'il ne serait pas possible de l'étudier en discutant cet article. Il ne serait pas sage de l'inclure dans cet alinéa.

L'hon. M. LEMIEUX: J'avais un cas en vue dont j'aurais voulu faire mention. Mais si vous pensez que nous pourrons discuter cela plus tard, je n'ai pas d'objection.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'objection à ce qu'on le discute maintenant.

L'hon. M. LEMIEUX: Une compagnie que je représente à Montréal a une fabrique de sulfure chimique pour la pulpe dans le comté de Gaspé. Il lui faut beaucoup de charbon et elle avait commandé son charbon aux Etats-Unis, mais le charbon et les wagons ont été saisis ou réquisitionnés par le Grand-Tronc. Je comprends que le Grand-Tronc était dans l'embarras. Il ne savait pas comment faire circuler ses trains. Il a pris ce charbon, et il s'en est suivi que cette industrie a été arrêtée pendant plusieurs jours et que la compagnie a subi de lourdes pertes, et lorsqu'elle s'est adressée à la compagnie de chemin de fer pour se faire dédommager, la compagnie de chemin de fer a offert le prix du charbon d'après la facture. Sans doute on était obligé d'avoir du charbon en plus petites quantités mais à un prix plus élevé à cause de la grande pénurie. La compagnie de chemin de fer a refusé de dédommager l'industrie pour les pertes provenant du réquisitionnement. J'ai vu M. Chamberlain, le président du Grand-Tronc, et il a dit: "Vous verrez l'ordonnance rendue par sir Henry Drayton". Sans doute, je l'avais lue, mais je n'ai rien trouvé dans la Loi autorisant le réquisitionnement de ce charbon. Maintenant, ne devrait-il pas y avoir dans la loi un article prévoyant les cas de ce genre?

M. BENNETT: Je ne le crois pas. Les compagnies n'ont-elles pas un droit de propriété restreint sur tout ce qu'elles transportent, et quand elles se servent pour leur propre utilité d'un article qu'elles transportent, ne sont-elles pas responsables de la conversion et l'étendue des dommages ne s'estime-t-elle pas d'après le droit commun?

M. CHRYSLER: Elles ont un droit de propriété restreint sur ce qu'elles transportent.

M. BENNETT: Si une personne à qui vous avez confié des choses qui vous appartiennent s'en sert pour son propre usage, elle devient responsable des dommages et ces dommages sont ceux qui sont dus à la conversion.

L'hon. M. LEMIEUX: Les dommages immédiats ou lointains?

M. BENNETT: Dans notre province, le dommage pour conversion s'estime d'après le droit commun. Il n'y a pas de changement. Je dirai que ce n'est que le coût du remplacement de la marchandise, sans les dommages causés, à moins que la compagnie n'ait été avertie, dans le temps, qu'on en avait besoin pour une fin particulière—la théorie générale de la conversion. Quand j'étais l'avocat de la compagnie du Pacifique-Canadien, je lui ai conseillé de prendre le charbon et de faire marcher les locomotives; je lui ai dit qu'elle avait un droit de propriété restreint sur ce charbon et qu'elle pouvait s'en servir, et que les dommages seraient ceux qui proviennent de la conversion.

M. JOHNSTON: La compagnie de chemin de fer est un dépositaire qui se loue, n'est-ce pas?

M. BENNETT: Je ne discute pas ce point.

M. MACDONELL: Elle a un droit de propriété restreint d'après le droit commun.

Il n'y a pas de doute qu'en ce qui concerne l'expédition et le transport des marchandises, les compagnies de chemins de fer ont un contrat limité avec l'expéditeur, et si elles en ont besoin, en vertu de la doctrine du droit commun, elles prennent pour leur usage le charbon qu'elles transportent pour l'expéditeur.

M. CHRYSLER: C'est une question de compensation.

M. BENNETT: Tout à fait une question de compensation; la compagnie de chemin de fer doit payer le charbon.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois qu'il est bon qu'elles le prennent.

M. JOHNSTON: La personne lésée par cet acte de la compagnie de chemin de fer devrait recevoir plus de compensation que le simple coût du charbon. Elle devrait avoir droit à une compensation pour les dommages qu'elle a subis.

M. BENNETT: Cette pratique n'est pas nouvelle du tout, elle est aussi vieille que les chemins de fer eux-mêmes; chaque fois qu'ils ont eu besoin du charbon, ils l'ont pris. Il n'y a rien qui les autorise expressément, et l'on reconnaît facilement que leur manière d'agir nuit aux droits de quelqu'un; mais le besoin absolu de la compagnie la force à la prendre, et quand la compagnie ne sait pas que le charbon doit servir à un but déterminé, la compagnie n'est tenue qu'à payer le coût du remplacement du charbon à l'époque où elle l'a pris.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est très bien au point de vue de la compagnie de chemin de fer, mais ce n'est pas bien au point de vue de l'autre partie à la transaction.

M. BENNETT: Elles le prennent non pas pour elles-mêmes mais dans l'intérêt public, afin de pouvoir continuer le mouvement de leurs trains.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais est-il juste que la personne qui se trouve à l'autre bout soit appelée à souffrir une perte au profit de la compagnie de chemin de fer?

M. BENNETT: Comme je comprends la chose, si la direction de la compagnie à laquelle le charbon était consigné avait dit à la compagnie du Grand-Tronc qu'elle était à court de charbon et qu'elle avait besoin du charbon que la compagnie de chemin de fer désirait prendre afin de faire marcher sa fabrique et si la compagnie de chemin de fer, connaissant ce fait, avait pris le charbon, alors la partie lésée aurait pu recevoir des dommage-intérêts spéciaux de la compagnie. N'est-ce pas le cas?

M. CHRYSLER: Oui.

M. BENNETT: Mais si, d'un autre côté, la compagnie de chemin de fer l'avait pris suivant le cours ordinaire des choses, tandis que la consignation était en transit, et n'ayant aucun renseignement spécial quant au but pour lequel on devait s'en servir, alors l'indemnité ne pourrait comprendre que le coût du remplacement du charbon.

ANNEXE No 2

L'hon. M. LEMIEUX: Si j'étais à la place de M. Johnson, je rédigerais un article stipulant clairement que la partie lésée sera convenablement indemnisée.

L'hon. M. COCHRANE: On peut obtenir une indemnité raisonnable aujourd'hui, n'est-ce pas? Comme je comprends la chose, cela peut se faire d'après les dispositions actuelles.

M. JOHNSTON: De l'avis des membres du comité, la difficulté est que les parties lésées n'obtiennent pas une compensation suffisante.

L'hon. M. COCHRANE: Je sais que c'est ce qu'on prétend. Les parties qui sont lésées ont l'avantage d'aller devant les tribunaux pour obtenir une compensation convenable, mais elles n'en prennent pas avantage.

L'hon. M. LEMIEUX: Les compagnies de chemins de fer peuvent toujours se protéger, mais ce comité devrait s'efforcer de protéger le public contre les empiètements des grandes compagnies, surtout en ce qui concerne le réquisitionnement du charbon.

L'hon. M. COCHRANE: Mais il leur faudrait aller devant les tribunaux, si les chemins de fer contestaient leurs réclamations, même si nous mettions un article comme vous le suggérez.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, mais les compagnies de chemins de fer seront moins agressives s'il y a un article dans la loi qui prévoit ce cas et qui stipule clairement qu'il doit y avoir compensation. Rappelez-vous que ces compagnies sont sous le pouce de la Commission des chemins de fer.

M. MCCREA: Je sais que les compagnies de chemins de fer ont réquisitionné du charbon chaque fois qu'elles l'ont jugé à propos; elles le prennent et le payent. Dans un cas que je connais, le charbon avait été acheté l'automne dernier, à la moitié du prix pour lequel on pourrait l'acheter aujourd'hui, et la compagnie de chemin de fer a tout simplement pris le charbon et l'a payé au prix de la facture, de sorte que la partie intéressée a dû remplacer le charbon en le payant un prix plus élevé.

M. BENNETT: Ce n'est pas ce qui arrive. Il est évident que si un homme passe un contrat pour 1,000 tonnes de charbon, disons à $2 la tonne, et si 500 tonnes de ce charbon lui sont prises par le chemin de fer, le chemin de fer doit remplacer ce charbon ou payer le coût de son remplacement.

M. MCCREA: La loi devrait voir à ce que les compagnies de chemins de fer aient la même prudence que les individus ordinaires et achètent leur charbon à temps; et si elles ne le font pas, elles devraient être forcées de dédommager les gens dont elles prennent le charbon, non seulement pour le charbon qu'elles prennent mais pour les dommages que les gens peuvent subir du fait de la fermeture de leurs fabriques.

M. SINCLAIR: Il me semble qu'il ne s'agit pas tant de ce qui devrait être payé pour le charbon que de savoir si la compagnie de chemin de fer devrait être autorisée à réquisitionner du charbon sans l'autorisation de la Commission. Si nous voulons faire contrôler la chose, donnons à la Commission le pouvoir de la contrôler.

L'hon. M. COCHRANE: Vous pouvez donner à la Commission un droit de contrôle, mais supposons que vous êtes sur un train qui doit arrêter faute de charbon....

M. BRADBURY: Je comprends que la compagnie doit avoir la permission de prendre le charbon si elle en a besoin, mais elle devrait être obligée de le payer.

M. BENNETT: Il est contraire aux faits de dire qu'une compagnie peut prendre le charbon et n'être obligée de payer que le coût original du charbon au lieu de payer ce qu'il en coûte pour le remplacer. Je crois qu'il serait plus dangereux de faire le changement suggéré que de laisser les choses telles qu'elles sont. La question de compensation est tout à fait sur une autre base. Les compagnies de chemins de fer sont dans le tort depuis le commencement et étant dans le tort elles doivent indemniser.

L'hon. M. COCHRANE: Pensez-vous que la loi confère ce pouvoir?

M. BENNETT: Non, monsieur.

L'hon. M. COCHRANE: Y a-t-il une loi qui le confère?

M. BENNETT: D'après le droit commun, elles sont responsables de la conversion. M. Johnston pense qu'elles sont responsables comme dépositaires. Ce n'est pas le mot qu'il faut. Elles ne sont que les agents de transport. Etes-vous des dépositaires à louer?

M. JOHNSTON: Elles peuvent être cela aussi.

M. BENNETT: Cela n'aiderait pas la cause de M. Lemieux ni celle de M. McCrea de dire qu'elles doivent payer une compensation. Cela laisse encore la chose à la discrétion de la cour; vous devez encore recourir à la loi.

M. MCCREA: S'il est stipulé qu'elles doivent donner des compensations, les compagnies de chemins de fer se surveilleront et quand elles deviendront à court de charbon elles ne prendront pas celui des autres. Si elles sont obligées de payer les dommages, vous verrez que cette confiscation n'arrivera pas souvent.

M. BENNETT: Si j'avais été votre avocat, je les aurais poursuivies.

M. MACDONELL: Elles ont tort depuis le commencement.

M. MCCREA: Il n'est pas nécessaire de leur donner le droit de réquisitionner le charbon.

M. BENNETT: Ce n'est pas l'endroit pour discuter cette question. Il y a un autre article où nous pourrons discuter cette question.

L'hon. M. LEMIEUX: Voulez-vous me permettre de lire ce que sir Henry Drayton a écrit au premier ministre, en janvier dernier. Le premier ministre répondait à M. McKenzie, du Cap-Breton, et ses remarques sont à la page 214 des Débats. Le premier ministre a dit:

> "J'ai reçu, en effet, le télégramme dont mon honorable ami vient de donner lecture, et j'ai demandé immédiatement à la Commission des chemins de fer de me transmettre tous les renseignements qu'elle pouvait posséder au sujet de cet incident ou autres semblables. Je tiens à la main un mémoire que vient de me remettre le président de la commission, sir Henry Drayton. Je vais le lire:
>
> > La pratique des compagnies de chemins de fer de réquisitionner le charbon cause beaucoup d'ennuis, et très souvent une perte réelle aux consignataires. Elle n'est prévue par la loi des chemins de fer ni d'une façon ni d'une autre, et elle n'est autorisée par aucun règlement de la Commission. Cette pratique ressemble beaucoup à celle qui s'applique généralement aux avaries en mer, laquelle autorise à prendre, en cas de nécessité urgente, le charbon consigné à des particuliers. Elle est justifiée sur les chemins de fer par la raison qu'il vaut mieux transporter un peu de marchandises que de n'en pas transporter du tout.
> >
> > Naturellement, les compagnies de chemins de fer devraient avoir leur propre charbon; elles devraient en faire des approvisionnements; elles devraient pouvoir faire marcher leurs trains sans réquisitionner le charbon des particuliers; mais, d'un autre côté, il faut admettre que la disette de charbon est présentement très aiguë, et que, dans certains cas, il a été absolument impossible aux compagnies de chemin de fer d'obtenir le charbon qu'elles avaient commandé dans le temps qu'il fallait le faire.
> >
> > La Commission a déjà discuté avec les compagnies de chemin de fer la question de ces confiscations de charbon, et nous avons fait tout ce qu'il était possible pour en diminuer les effets. Nous recevons aujourd'hui beaucoup moins de plaintes qu'autrefois à ce sujet et la situation s'améliore.
> >
> > La commission n'a reçu aucun avis de confiscation de charbon appartenant à la compagnie Underwear de la Nouvelle-Ecosse; mais nous allons nous occuper immédiatement de ce cas".

Il y a une lettre de sir Henry Drayton que M. Blair pourrait peut-être obtenir pour le comité. Je suis porté à croire que nous devrions insérer un article pour prévoir un cas de ce genre. Ce n'est pas clair dans ma pensée.

M. BENNETT: Nous ne devrions pas régler la question dans cet article du tout, mais nous devrions l'examiner dans l'article qui fixe la mesure des dommages en ce qui concerne la responsabilité de l'agent de transport en vertu de son contrat. Nous laisserions le réquisitionnement sous le droit commun tel qu'il est actuellement. Dans l'article concernant la responsabilité de l'agent de transport, nous pourrions mettre une disposition spéciale relativement à sa responsabilité des dommages provenant du fait qu'il s'approprie des marchandises pour son propre usage.

M. MACDONNELL: Vous lui donnez un droit qu'il n'a pas du tout en vertu de la loi des chemins de fer de réquisitionner n'importe quoi. Je ne crois pas qu'il soit sage de mettre une disposition pour lui donner ce droit spécieux.

M. MCCREA: Vous décrétez qu'il ne doit pas réquisitionner, mais s'il viole la loi il devrait avoir une amende à payer.

M. BENNETT: Est-ce que l'article que j'ai indiqué n'est pas l'endroit naturel pour régler cette question, M. Chrysler?

M. CHRYSLER: Il y a un article, plus loin, qui dit que la compagnie doit transporter les marchandises, et il y a différents paragraphes. Si le comité désire insérer des dispositions spéciales, il conviendrait qu'elles soient insérées à cet endroit.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité que nous étudions cette question dans l'article ultérieur?

L'hon. M. LEMIEUX: Je demanderais à M. Johnston de repenser à la question et d'essayer de trouver quelque chose qui convient.

M. JOHNSTON: Dans quel but—l'idée de fixer la mesure des dommages? Les chemins de fer n'ont aucunement, à l'heure qu'il est, le pouvoir de réquisitionner le charbon. Ils le font. En tant qu'ils violent la loi, si les chemins de fer doivent se libérer en payant simplement le coût du remplacement, il est facile de voir que la personne dont le charbon est réquisitionné souffre de dommages beaucoup plus considérables que pour la valeur du charbon. Trouvez-vous que la personne devrait être pleinement indemnisée pour tout le dommage causé, comme la fermeture d'un établissement?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

M. BENNETT: Vous ne pouvez pas faire cela.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité qu'un article de cette nature soit rédigé par M. Johnston?

M. MCCREA: Je crois que les chemins de fer agissent avec très peu de sagesse et de discrétion. Je suis en relation avec deux compagnies dont l'une comptait recevoir assez de charbon pour tout l'hiver et l'autre n'en avait pas du tout, vivant au jour le jour. La compagnie de chemin de fer a réquisitionné le charbon des deux compagnies. Si elle avait réquisitionné le charbon de la compagnie qui en avait une quantité de disponible, cette compagnie n'aurait subi qu'une perte de charbon. Elle n'a même pas pris la peine de se renseigner, elle n'a posé aucune question, elle a réquisitionné le charbon des deux compagnies. Une des compagnies, qui employait trois ou quatre cents hommes, a fermé ses portes faute de charbon. Il aurait été facile pour la compagnie de chemin de fer de trouver quelle compagnie souffrirait et laquelle ne souffrirait pas.

M. BENNETT: Supposons qu'une locomotive ait manqué de charbon sur la route et que le charbon ne se soit jamais rendu à destination, la compagnie de chemin de fer, évidemment, n'aurait pas été responsable des dommages. Si la compagnie de chemin de fer n'avait pas de combustible pour faire marcher ses locomotives et si ses trains étaient bloqués, la mesure des dommages ne pourrait jamais être celle des pertes causées dont mon honorable ami a parlé. La mesure des dommages peut être le tort direct de la non-réception du charbon.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas laisser M. Lemieux et M. McCrea rédiger une article pour le soumettre au comité plus tard?

M. CHRYSLER: L'article 313 est celui que j'avais dans l'idée, mais nous pourrons nous en occuper quand nous y arriverons.

M. MACDONELL: N'importe quel tribunal vous accorderait des dommages, M. McCrea, en face des raisons dont vous parlez.

M. JOHNSTON: Je ne crois pas.

L'hon. M. LEMIEUX: Le cas viendrait-il sous l'article 313?

M. CHRYSLER: Sous le paragraphe 7 de l'article 313, je crois.

Le PRÉSIDENT: Ce paragraphe se lit comme suit:—

> " Toute personne lésée par la négligence ou le refus de la compagnie de se conformer aux dispositions du présent article aura, sujet à la présente loi, un recours contre la compagnie dont elle ne sera libérée par aucun avis, condition ou déclaration si le dommage provient d'une négligence ou d'une omission de la compagnie ou de ses employés ".

M. BENNETT: C'est l'article dont je parlais.

M. CHRYSLER: L'article 8 donne à la Commission le pouvoir de faire des règlements en cas de délai du trafic.

Le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas sage que MM. Lemieux et McCrea rédigent un amendement pour régler les questions qu'ils ont soulevées?

L'hon. M. LEMIEUX: J'y consens, avec l'entente que si notre amendement va bien dans cet article il sera accepté.

M. MACDONELL: Je ne crois pas que nous ayons terminé l'étude du paragraphe 3, lequel stipule qu'aucune amende pour violation d'un règlement quelconque ou d'un règlement de la Commission n'excédera $100.

M. CHRYSLER: J'ai regardé les articles de la loi qui concernent les amendes. Ils ne prévoient pas de pénalités pour désobéissance aux ordonnances de la Commission.

M. BLAIR: Regardez l'article 445.

M. BENNETT: J'avais dans l'idée un cas où la Commission a rendu une ordonnance à propos d'une clôture. La compagnie de chemin de fer concernée était le Grand-Tronc-Pacifique.

M. CHRYSLER: L'article 445 prévoit ces cas.

M. MACDONELL: Alors biffez les derniers mots du paragraphe 3 de l'article 34 lequel stipule qu'aucune telle amende ne doit excéder $100.

M. CHRYSLER: Y a-t-il un autre article établissant une amende pour la violation d'une ordonnance de la Commission?

M. BENNETT: L'article 392 qui est entièrement neuf prévoit les cas de désobéissance aux ordonnances de la Commission.

M. CHRYSLER: C'est-à-dire à une ordonnance spéciale de la Commission à propos d'une chose déterminée, mais ici nous parlons d'une violation des règlements et il est stipulé que quand ces règlements sont enfreints il devrait y avoir une amende.

M. MACDONELL: En tout cas, je ne vois pas l'utilité de garder dans le paragraphe les mots sur lesquels j'ai appelé l'attention.

L'hon. M. COCHRANE: Quel mal y a-t-il à les garder?

M. MACDONELL: Il est stipulé qu'aucune amende ne doit excéder $100. Je laisserais cela au jugement de la Commission.

M. SINCLAIR: L'amende est trop faible.

ANNEXE No 2

M. Bennett: Elle est complètement insuffisante.

M. Johnston: Comment est-ce lorsque vous lisez le paragraphe à côté de celui dont parlait M. Blair?

M. Macdonell: En réponse à cela, je dirai que les deux articles sont en flagrante contradiction.

Le Président: Que dites-vous de l'article 445?

M. Chrysler: Il veut seulement dire que les offenses répétées augmentent l'amende.

M. Bennett: Tandis que l'article que nous considérons donne à la Commission le pouvoir de faire des ordonnances et des règlements et établit une pénalité.

M. Macdonell: Oui.

M. Bennett: Il y a une disposition générale, n'est-ce pas, d'après laquelle la Commission peut imposer des amendes lorsqu'il n'en est pas prescrit autrement. Il s'ensuit que vous limitez ce pouvoir quand vous adoptez un minimum de $100 lorsque le minimum pourrait être de $500.

L'hon. M. Cochrane: Vous donnez à la Commission un pouvoir illimité.

M. Bennett: Absolument, sauf dans ce cas-ci où vous limitez son pouvoir. Ce n'est pas une sorte de cas qui demande un traitement d'exception, n'est-ce pas M. Chrysler?

M. Chrysler: Non.

M. Bennett: Il serait mieux de biffer ces mots.

Il est agréé que les mots "pourvu qu'aucune telle amende n'excède pas $100" soient biffés.

Article adopté tel qu'amendé.

Article 35—Juridiction de la Commission quant aux contrats.

M. Johnston: Je crois que nous devrions biffer, dans la 12e ligne, page 19, les mots "en vue de toutes les circonstances". C'est une mauvaise rédaction.

M. Bennett: Oui.

L'amendement est fait et l'article adopté tel qu'amendé.

Article 37—Autorité à exercer.

M. Johnston: Nous devrions biffer les mots "en vertu de la présente loi" et les mots "que la présente loi lui confère".

L'amendement est fait et l'article adopté tel qu'amendé.

Article 38—Le Gouverneur en conseil peut demander un rapport à la Commission.

M. Johnston: Nous devrions ajouter après les mots "loi spéciale", dans la 4e ligne, les mots "ou toute autre loi du parlement du Canada".

L'amendement est fait et l'article adopté tel qu'amendé.

Article 39—Ouvrages ordonnés par la Commission.

Article 40—Approbation de certains ouvrages après leur construction.

Le Président: Biffez, après le mot "fait", dans la 4e ligne les mots "avant le trente et unième jour de décembre mil neuf cent neuf".

Amendement adopté.

M. Chrysler: Avec la permission du comité, j'allais demander pourquoi, si la Commission, en vertu de cet article, reçoit le pouvoir d'approuver l'action de la compagnie en ce qui concerne les ouvrages faits avant l'adoption de la loi, ne devrait-elle pas rece-

voir aussi le pouvoir d'approuver, si elle le juge à propos, les ouvrages faits par la compagnie sans que l'approbation de la Commission n'ait été au préalable obtenue, disons cinq ans après l'adoption de la loi. Pourquoi cet article ne s'appliquerait-il pas aux ouvrages faits par la compagnie un an après l'adoption de la loi? Cet article donne à la Commission le pouvoir de pardonner l'acte de la compagnie, par exemple, quand le chemin de fer a posé une voie d'évitement à la hâte sans obtenir au préalable la permission de la Commission, parce qu'il n'en avait pas le temps.

M. BENNETT: J'ai toujours pensé que c'était excessivement dangereux d'avoir un tel article dans une loi du Parlement.

L'hon. M. COCHRANE: Cela encourage les chemins de fer à faire leurs travaux et à en demander l'approbation ensuite à la Commission.

M. BENNETT: "Et si pareil ouvrage a été fait avant le trente et unième jour de décembre mil neuf cent neuf"; cette stipulation est-elle sage?

M. CHRYSLER: La loi exige que les plans soient soumis à l'approbation de la Commission avant que l'ouvrage ne soit fait, mais lorsque le temps fait défaut et que la compagnie fait faire l'ouvrage, elle prend le risque d'obtenir l'approbation de la Commission après.

M. JOHNSTON: N'est-ce pas une invitation aux compagnies de chemins de fer de faire l'ouvrage d'abord, comme on l'a fait entendre, et cet article n'est-il pas inutile? L'article 34 ne donne-t-il pas à la Commission le pouvoir de faire des ordonnances et des règlements en termes généraux pour mettre cette loi en opération et pour exercer sa juridiction?

M. CHRYSLER: La situation est que si l'ouvrage exige l'approbation de la Commission, le chemin de fer ne peut pas l'entreprendre avant d'avoir obtenu l'approbation de la Commission, et s'il le fait, la Commission a le pouvoir d'obliger le chemin de fer à reprendre l'ouvrage.

M. SINCLAIR: Que signifient ces mots "Loi spéciale" dont on s'est servi dans quelques-uns des articles? Les termes dont on s'est servi dans les articles déjà adoptés par le comité mentionnaient "cette loi ou la loi spéciale", mais dans le présent article on propose d'omettre les mots "loi spéciale", que signifie ce changement de langage?

M. JOHNSTON: Il y a d'autres lois du Parlement du Canada qui donnent juridiction dans certains cas.

M. SINCLAIR: Les termes dont on propose de se servir dans cet article comprennent-ils ces lois spéciales?

M. JOHNSTON: Sans doute.

M. BENNETT: Il me semble que les mots "cette loi ou toute autre loi du Parlement du Canada" devraient être effacés et que l'article devrait se lire "lorsque tout acte du Parlement du Canada l'exige, etc." Cela ne prévoit-il pas le cas comme il faut?

M. CHRYSLER: Je crois que "tout acte du Parlement du Canada" est assez explicite.

M. BENNETT: Les mots "par la compagnie" dans la seconde ligne de l'article, devraient aussi être biffés.

Le PRÉSIDENT: L'article 40, tel qu'amendé, se lit:—

> Chaque fois que toute loi du Parlement du Canada exige ou enjoint qu'avant d'entreprendre un ouvrage l'approbation de la Commission doit être au préalable obtenue, et chaque fois que pareil ouvrage a été fait sans cette approbation, la Commission a néanmoins le pouvoir de l'approuver et d'imposer à cette compagnie les termes et conditions qu'elle peut juger convenables en l'espèce.

Est-ce le désir du comité d'adopter cet article?

Article adopté tel qu'amendé.

Article 41.

> Lorsqu'un règlement, une ordonnance ou une décision de la Commission prescrit l'exécution ou l'achèvement de quelque ouvrage, acte, affaire ou chose dans un délai spécifié, la Commission, si les circonstances lui semblent l'exiger, peut, sur avis et les intéressés entendus, ou, à sa discrétion, sur requête *ex parte*, proroger le délai ainsi spécifié.

M. BENNETT: M. Lawrence, de la Fraternité des Mécaniciens de locomotives, me fait remarquer que dans les cas affectant la sécurité des employés, cette requête *ex parte* pourrait devenir très sérieuse; en d'autres termes, qu'il ne devrait pas y avoir de prolongement de temps d'accorder sans audience pour mettre des appareils de sécurité affectant la vie humaine. Il a surgi des causes sur cette question.

Le PRÉSIDENT: Quel amendement M. Lawrence suggère-t-il?

M. LAWRENCE: Nous suggérons que tous les mots après "entendus" soient biffés.

M. MACDONELL: Il doit y avoir une disposition pour la requête *ex parte*.

M. BENNETT: L'objection est celle-ci: Une compagnie de chemin de fer peut faire une requête *ex parte* pour faire faire quelque chose qui modifie un règlement existant concernant les employés. M. Lawrence prétend que les employés devraient être entendus avant que l'ordonnance ne soit rendue. C'est parfaitement juste. Mais vous ne pouvez priver la Commission du pouvoir de régler toutes sortes de questions *ex parte*, parce qu'il peut survenir quelque chose la nuit, comme une tempête.

M. LAWRENCE: La loi devrait être amendée de manière à ce que dans les cas affectant les appareils de sûreté une nouvelle audience soit accordée.

M. BENNETT: C'est cela.

M. LAWRENCE: La Commission a rendu des ordonnances et certaines personnes ont fait des requêtes pour faire prolonger le temps de l'exécution de ces ordonnances. Il y avait dans l'ordonnance une date marquant le temps où elle devait entrer en vigueur. On a accordé des extensions sans entendre de nouveau les parties intéressées.

M. BENNETT: Je ne vois pas pourquoi il faudrait un avis de nouvelle audience quand il ne s'agit que d'une extension de temps.

M. CHRYSLER: Je crois que vous restreignez le pouvoir de la Commission lorsque vous enlevez la requête *ex parte*.

M. BENNETT: Supposons que nous ajoutions les mots "ou en accordant une ordonnance sur requête *ex parte* un avis d'audience devra être donné".

M. CHRYSLER: Sûrement, la Commission mettra cela en vigueur.

M. JOHNSTON: Ne pouvez-vous pas avoir confiance en la Commission?

M. LAWRENCE: Je ne suis pas ici pour chercher noise aux commissaires des chemins de fer; ils ont rendu d'appréciables services aux employés de chemins de fer. Mais il y a eu des cas—je pourrais en mentionner trois ou quatre—où la question affectait les employés et où la Commission a accordé des extensions sans même aviser les employés pour qu'ils puissent assister à une nouvelle audience.

L'hon. M. COCHRANE: Quelle objection y a-t-il à l'amendement de M. Bennett?

M. MACDONELL: Cet article traite d'une multitude d'affaires qui peuvent venir devant la Commission des chemins de fer. En ce qui concerne "quelque ouvrage,

acte, affaire ou chose", il stipule que la Commission a le droit d'accorder un prolongement de temps *ex parte*.

L'hon. M. COCHRANE: Si elle ne l'accordait que pour le temps de donner avis d'une audition, vous ne vous y opposeriez pas, M. Lawrence?

M. LAWRENCE: Non, monsieur.

M. MACDONELL: Je pense qu'il faudrait établir des dispositions spéciales dans les cas mentionnés. Toutefois, s'il s'agit de questions dans lesquelles les employés ne sont nullement intéressés, la Commission des chemins de fer devrait, dans l'intérêt public, avoir la discrétion de proroger les ordonnances, sur requête *ex parte*.

L'hon. M. COCHRANE: Elle n'accorde la prorogation que pour le temps présent.

M. BENNETT: Etablissez qu'il ne faudrait pas rendre d'ordonnances *ex parte* pour un délai plus long que nécessaire en vue d'une audition. Vous avez déjà prescrit que la Commission doit rendre une ordonnance, qu'elle doit donner avis aux personnes intéressées. Dans toutes les auditions, il existe toujours deux parties.

M. JOHNSTON, C.R.: Ou plus.

M. BENNETT: Ou plus. Si l'ordonnance *ex parte* est rendue, n'exige-t-elle pas la même prescription qu'une ordonnance d'injonction *ex parte*, c'est-à-dire ne doit-elle pas procéder avec les assignations jusqu'à l'audition? La chose n'est-elle pas juste, M. Chrysler?

M. CHRYSLER: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous vous laisserons rédiger la clause, M. Bennett.

M. LAWRENCE: Dans le but de vous faire comprendre le point, je mentionnerai un cas particulier. La Commission a rendu une ordonnance à l'effet de munir de cendriers à bascule toutes les locomotives; elle a fixé une date à cette fin et prescrit que les locomotives ne pourront plus accomplir de service, à moins d'être munies de ces cendriers. La compagnie de chemin de fer demande une prorogation de délai. La Commission l'a accordée, mais les employés se plaignent que la compagnie de chemin de fer maintenait en service des locomotives non régulièrement équipées et qu'elle laissait inactives d'autres locomotives qu'elle aurait pu mettre en service. Nous avons soulevé une objection et nous avons réussi à obtenir une nouvelle audition. Lorsque nous avons procuré des renseignements à la Commission, cette dernière a rendu une ordonnance portant que la compagnie de chemin de fer doit retirer du service toutes les locomotives non régulièrement équipées. Dans ce cas-là, il n'y a pas de raison pour que la compagnie, si elle ne pouvait pas équiper ses locomotives dans le délai spécifié, n'ait pas pu adresser à la Commission une requête, assez tôt pour obtenir une nouvelle audition avant l'expiration du délai.

M. JOHNSTON, C.R.: Il est évident, ainsi que l'a fait observer M. Macdonell, qu'il y a une foule de cas où les fraternités de chemins de fer ne sont nullement intéressées.

M. MACDONELL: J'abonde tout à fait dans le sens de M. Lawrence, et je crois que, dans un cas de ce genre, il faudrait prescrire une nouvelle audition. Néanmoins, si on modifie dans le sens proposé, cela empêcherait pour toujours la Commission des chemins de fer de rendre une décision *ex parte*.

L'hon. M. COCHRANE: Non pas en vertu de l'amendement proposé. La loi n'accorde que le délai nécessaire pour permettre la signification d'un avis, dans le cas d'une nouvelle audition.

M. LAWRENCE: Mais lorsqu'on munit d'appareils de sûreté une locomotive, pourquoi ne pas accorder un délai à cette fin, sans une nouvelle audition, quand la compagnie de chemin de fer, si elle a besoin d'une prorogation, a seulement à s'adresser à la Commission, assez tôt avant la date à laquelle expire l'ordonnance enjoignant l'équipement.

Le PRÉSIDENT: Le bill ne contient pas de clause visant ce point.

M. LAWRENCE: Non, monsieur, pas à ma connaissance.

M. BENNETT: M. Blair fait remarquer que, sur les milliers de cas soumis à la Commission, une fois ou deux seulement cette difficulté a surgi. Ajoutons les mots: "mais seulement pour la période nécessaire pour permettre l'audition d'une nouvelle requête à l'effet d'obtenir cette prorogation, sur avis". En d'autres termes, il n'existe que de rares cas *ex parte* dans lesquels surgit de quelque façon la question de la prorogation du délai, et si une compagnie de chemin de fer obtient une ordonnance *ex parte* de trois jours, vous, messieurs, qui représentez les employés, pouvez facilement être ici.

Le PRÉSIDENT: Cela résout-il le point, M. Lawrence?

M. LAWRENCE: Cela pourrait être utile.

M. W. L. BEST: Puis-je dire un mot sur ce point? Je ne vois pas de raison valable pour laquelle, s'il s'agit de l'équipement, il faille accorder une prorogation. Je proposerais l'adoption d'une réserve décrétant "qu'il ne faudrait pas accorder cette prorogation"——

M. MACDONELL: Vous en arrivez à mes fins.

M. BEST: Lorsqu'il est rendu une ordonnance et que les compagnies de chemin de fer savent qu'elles ne peuvent munir, disons, d'un cendrier, une locomotive, avant une certaine date, et qu'elles ont eu tout le temps voulu pour expliquer clairement la chose aux autorités, pour quel motif s'adresseraient-elles à la Commission pour obtenir une prorogation de délai, sans signifier l'avis régulier de l'audition aux représentants de tous les employés intéressés? C'est la seule raison pour laquelle la réserve proposée par M. Bennett n'embrasserait pas entièrement les objections formulées par les hommes, dont un grand nombre ont été blessés par suite du manque de l'équipement exigé.

M. MACDONELL: Nous réglons ici les opérations de la Commission des chemins de fer dans toute leur vaste portée, et il faudrait arrêter une disposition spéciale, en ce qui concerne leur équipement.

M. BEST: C'est pour cette raison que j'ai proposé la disposition relative à l'équipement.

M. SINCLAIR: Qu'entendez-vous par équipement, est-ce le matériel roulant?

M. BEST: L'équipement comprend le matériel roulant.

Le PRÉSIDENT: M. Lawrence et M. Best pourraient peut-être se consulter avec M. Johnston et rédiger un amendement approprié, qui sera soumis au comité demain.

M. LAWRENCE: Nous serons heureux de le faire.

M. SINCLAIR: Se propose-t-on de faire siéger le comité tous les jours?

Le PRÉSIDENT: Oui. Il est très impérieux d'agir de la sorte, si vous tenez compte qu'il reste encore à étudier les articles les plus contentieux du bill. Jusqu'ici, nous n'avons réussi à arrêter qu'un nombre d'articles relativement peu considérable.

M. JOHNSTON, C.R.: Est-ce le désir du comité d'ajouter la proposition de M. Best?

M. BENNETT: Je doute que cette proposition embrasse tous les cas que M. Best a dans l'idée, mais il est le meilleur juge en l'espèce. Il me semble que vous serviriez les meilleurs intérêts de toutes les parties, y compris la classe même dont il fait mention, si vous décrétiez qu'une ordonnance *ex parte* devrait être exécutoire seulement pour le temps nécessaire à la signification de l'avis. Ce délai serait de trois jours ici, et il pourrait être de cinq à six jours dans l'Ouest. Ces choses surgissent très à l'improviste, et ces gens violeront les prescriptions et subiront la peine.

Le PRÉSIDENT: M. Johnston débattra le point avec les commissaires, ainsi qu'avec M. Lawrence et M. Best.

Le comité s'ajourne à demain.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE 301,

27 avril 1917.

Le comité se réunit à 11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: M. Johnston était à étudier le remaniement de l'article 41.

M. JOHNSTON C.R.: A la réunion du comité hier, MM. Lawrence et Best, qui représentent les mécaniciens de locomotives, ont jugé qu'il fallait apporter une addition à l'article 41, à l'effet d'établir qu'il ne fallait pas accorder de prorogation de délai à la compagnie de chemin de fer sans condition, lorsque l'installation d'un ouvrage était ordonné en vue de la sureté du public ou des employés. J'ai débattu le point avec eux hier, conjointement avec M. Blair, l'avocat de la Commission des chemins de fer, et le commissaire McLean, et nous avons arrêté une réserve, sujette à l'approbation du comité. Je propose maintenant l'addition des mots suivants à l'article 41:

> "mais lorsque pareil règlement, ordonnance ou décision prescrit l'exécution d'un acte quelconque ou de quelque chose ou affaire pour la sécurité du public ou des employés du chemin de fer, aucune prorogation du délai ne doit être accordé sans audience ou avis".

L'hon. M. COCHRANE: En cas d'urgence, cette disposition ne permettrait pas à la Commission de rendre une ordonnance avant la date de l'audition.

M. CARVELL: Cela signifie qu'il est enjoint à la compagnie de chemins de fer d'accomplir une certaine chose, et qu'ensuite, si elle désire une prorogation de délai, elle ne peut l'obtenir sans avis.

M. JOHNSTON C.R.: Il est ordonné à une compagnie de chemin de fer d'accomplir une certaine chose en vue de la sûreté du public ou de ses employés. C'est parfait, cette compagnie ne peut obtenir une prorogation de délai sans une audition.

L'hon. M. COCHRANE: Je ne pense pas qu'il existe de difficulté à ce sujet. Si une compagnie de chemin de fer désire une prorogation de délai, elle devrait la demander à temps.

M. CARVELL: Vous devez supposer que la Commission des chemins de fer rendra une ordonnance raisonnable.

M. MACDONELL: Cela ne vise pas la prorogation *ex parte.*

M. CHRYSLER, C.R.: J'étais d'avis, hier, qu'il fallait accorder l'autorisation de rendre une ordonnance *ex parte,* prorogeant le délai, en attendant la signification de l'avis. Il se peut que la chose convienne, mais je devrai soumettre le point aux compagnies des chemins de fer.

L'article est adopté tel que modifié.

Article 42—Emploi d'hommes de loi dans l'intérêt public.

L'hon. M. GRAHAM: En supposant qu'un particulier soit intéressé, ou bien que ce soit une pauvre veuve, car beaucoup de pauvres veuves sont intéressées, lorsqu'il

s'agit d'un petit passage à niveau pour les vaches, la Commission ne pourrait-elle pas désigner une personne qui comparaîtrait au nom de la partie intéressée? Je suppose que cela serait, en réalité, d'intérêt particulier, et non pas d'intérêt public?

M. JOHNSTON, C.R.: L'intérêt public exige qu'on fasse cas des pauvres femmes.

L'hon. M. GRAHAM: Va-t-on éclaircir l'interprétation de la disposition de manière à régler ce cas?

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission pourrait, je pense, désigner un homme de loi pour agir, et il n'y aurait pas d'objection.

L'hon. M. COCHRANE: Le président est toujours un avocat, et je crois qu'il prendra la part de la personne lésée.

L'article est adopté.

Article 43—Mémoire pour la cour Suprême du Canada.

Le PRÉSIDENT: M. Nesbitt, qui est dans l'impossibilité d'être présent ce matin, a proposé de retrancher les mots "question de droit ou de juridiction" de l'article, et les mots "question de droit soulevée à ce sujet", du paragraphe 2.

L'hon. M. GRAHAM: Quelles sont les raisons motivant ce changement?

Le PRÉSIDENT: M. Nesbitt ne m'a pas donné de raisons particulières.

L'hon. M. LEMIEUX: Lors de l'adoption de la loi établissant la Commission des chemins de fer, j'ai compris qu'un appel spécial était accordé seulement lorsqu'une question de droit était impliquée.

L'hon. M. COCHRANE: C'est-à-dire à la cour Suprême, sur une question de droit; cependant, le droit d'appel au Gouverneur en conseil sur d'autres questions est aussi accordé.

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission peut autoriser un appel à la cour Suprême sur une question de droit. L'article 43 prévoit simplement un mémoire par la Commission, de son propre mouvement. Nous aborderons maintenant les autres points.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que cela faciliterait les choses, si l'on réservait l'article jusqu'à ce que le comité aborde le débat de la question d'appel dans les autres cas. Vous constaterez, je crois, que l'article 52 prévoit ce point-là.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a deux catégories: la première va au Gouverneur en conseil et l'autre à la cour.

L'hon. M. COCHRANE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Lors de l'étude de cet article, le comité a retranché, au paragraphe 2, les mots "ou les questions de droit soulevées à ce sujet". On propose de réserver le présent article.

L'article est réservé.

Article 49, paragraphe 2—Ordonnance de la Commission et règle de la cour.

M. CARVELL: Quelle juridiction avons-nous pour affirmer que nous interviendrons à propos de la constitution de la cour Supérieure d'Ontario?

M. JOHNSTON, C.R.: Nous n'intervenons pas dans la constitution de la cour. Est-ce qu'un grand nombre de lois n'interviennent pas?

M. CARVELL: Je puis parfaitement comprendre que nous ayons juridiction sur la cour de l'Echiquier, mais le présent article 49 dit: "toute décision ou ordonnance rendue par la Commission, sous l'autorité de la présente loi, peut être déclarée une règle, une ordonnance ou un décret de la cour de l'Echiquier ou de toute cour Supérieure d'une province du Canada". Quelle autorité possédons-nous, dans le Parlement, pour intervenir à l'égard de la cour Supérieure d'une province?

M. Johnston, C.R.: Vous n'intervenez pas; vous établissez que cette ordonnance de la Commission peut être déclarée une règle de la cour.

M. Carvell: La Commission ne possède-t-elle pas cette autorisation sans que nous prescrivions la chose?

M. Macdonell: C'est une simple autorisation.

M. Carvell: Dans ce cas, la cour Supérieure de la province peut le faire elle-même.

M. Sinclair: Les termes de cette autorisation ne sont pas déterminés. J'ignore le sens.

M. Macdonell: Qu'est-ce que M. Blair en dit?

M. Blair: Je n'ai rien de particulier à ce sujet. Je sais que l'article a donné satisfaction et qu'on n'a pas eu de difficulté au sujet de son application.

M. Lemieux: Parlez-vous de son application ou des décisions de la Commission?

M. Blair: Des décisions ou ordonnances. Depuis l'établissement de la Commission, il ne s'est pas présenté plus d'une demi-douzaine de causes.

M. Carvell: Ne s'est-il jamais présenté une cause dans laquelle vous avez envoyé une décision de la Commission à la cour Suprême d'une province en disant: "Veuillez sanctionner cette décision pour en faire une ordonnance de votre cour"?

M. Blair: Non, mais il s'est présenté une cause dans laquelle on a demandé de sanctionner une décision de la Commission pour en faire une ordonnance de la cour du Nouveau-Brunswick.

M. Carvell: Est-ce que la cour Suprême en a agi ainsi?

M. Blair: Non, parce que notre chef n'a pas cru la cause propre à faire émettre l'ordonnance.

M. Lemieux: Mentionnez-moi une cause concrète? Quelle était cette cause du Nouveau-Brunswick dont vous parlez?

M. Blair: Dans cette cause, on avait demandé l'autorisation de la Commission pour poursuivre un agent accusé d'avoir fait de faux connaissements. Après l'audition de la cause, la Commission a trouvé qu'il y avait eu un faux rapport de fait. L'avocat du requérant demanda à la Commission d'émettre une ordonnance de la cour Suprême de cette province au sujet de leur décision ou jugement, et le juge Killam a exprimé l'avis que, vu les circonstances qui accompagnaient la cause, la Commission ne devait pas intervenir ni user des droits qu'elle avait. De fait, la Commission a en plusieurs circonstances émis des ordonnances en vertu de l'article qui lui confère le droit de convertir ses ordonnances en ordonnances de la cour d'Echiquier.

M. Carvell: Ce serait très bien.

M. Blair: C'est la seule demande que je me rappelle.

M. Johnston C.R.: Monsieur Chrysler n'y voit aucun inconvénient?

M. Chrysler: Cela n'a jamais été essayé. Il y a là une grave question constitutionnelle, mais une ordonnance de ce genre est nécessaire. Supposons que la Commission impose une amende, comment allez-vous la percevoir?

M. Carvell: Supposons que nous demandions à la haute Cour d'Ontario: "Nous désirons que vous sanctionniez cette décision pour en faire une ordonnance de votre cour afin que nous puissions percevoir l'amende imposée", et qu'elle refuse d'en agir ainsi, qu'allez-vous faire?

M. Chrysler, C.R.: Je ne crois pas la chose aussi sérieuse que M. Carvell veut le faire croire.

L'hon. M. Cochrane: Pensez-vous qu'une cour refuserait d'agir?

M. Carvell: Laissez-moi vous faire observer que l'institution des cours provinciales n'est pas du ressort du Parlement, mais des législatures.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que dans plusieurs cas ce Parlement a imposé des charges aux juges des cours Supérieures.

M. CARVELL: Il est certainement vrai que ce Parlement a imposé des charges aux juges des cours Supérieures, mais ces derniers ne peuvent pas prévoir quels devoirs ils auront à remplir lorsqu'ils siégeront comme tels.

M. CHRYSLER, C.R.: Il me semble que cet article n'est pas si important; il est demeuré dans la loi depuis plusieurs années.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a là une question très sérieuse, mais je ne veux pas retarder le travail du comité en la discutant.

Adopté.

Paragraphe 5—Faculté qu'a la Commission de rendre ses propres ordonnances ou décisions exécutoires, de son propre mouvement.

L'hon. M. GRAHAM: Comment la Commission mettra-t-elle en vigueur sa propre ordonnance? Supposons qu'une amende ait été imposée et que la Commission dise: "nous allons appliquer la pénalité nous-mêmes"?

M. CARVELL: La situation est encore pire; ainsi, la Commission dit qu'elle émettra une ordonnance de la Haute Cour d'Ontario au sujet de sa décision, et elle ne demandera pas à cette dernière de sanctionner cette décision.

L'hon. M. GRAHAM: Je voudrais bien savoir quels résultats donnerait l'application de ces dispositions? A-t-on quelqu'expérience de la mise en vigueur de cet article?

M. JOHNSTON, C.R.: Le paragraphe 5 est nouveau.

M. CHRYSLER, C.R.: Naturellement toutes les ordonnances qui ont été mises en vigueur jusqu'à présent l'ont été par la cour d'Echiquier.

L'hon. M. COCHRANE: Il ne peut être question de notre juridiction en cour d'Echiquier.

L'hon. M. GRAHAM: Comment la Commission peut-elle agir sans une ordonnance de la cour? Je veux dire, comment peut-elle faire exécuter ce qui est l'équivalent d'un jugement?

L'hon. M. COCHRANE: Elle pourrait immobiliser un chemin de fer et dire: "Nous ne voulons plus que vous exploitiez ce chemin."

M. MACDONELL: La Commission a différents pouvoirs.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité d'adopter cet article?

L'hon. M. LEMIEUX: Je me réserve le droit de soulever la question plus tard.

L'hon. M. GRAHAM: Dans l'élaboration de la Loi des chemins de fer créant la Commission, et en adoptant les amendements nécessaires depuis, le gouvernement fédéral est venu plus près d'empiéter sur le droit des provinces qu'en adoptant toute autre loi. En tant que les provinces ont accepté ce qui a été fait à ce sujet, il n'y a pas de doute que cela facilite beaucoup l'application de cet article, et ce sera probablement la raison de son adoptation, et je ne crois pas qu'il surgisse de difficulté au sujet de cette application, mais si quelqu'un s'y objectait cela pourrait avoir de sérieuses conséquences.

M. CARVELL: Je ne demanderai pas au comité de voter sur cette question, et si c'est l'intention de ses membres d'adopter l'article, je ne m'obstinerai pas; mais pour moi, je trouve cela absurde en ce qui concerne les cours qui relèvent des provinces.

M. JOHNSTON, C.R.: Supposons que le gouvernement fédéral décrète que tout jugement ou ordonnance de la cour Suprême du Canada devienne une ordonnance de la cour Supérieure de la province d'Ontario?

M. CARVELL: Si cela pouvait être, ce serait très bien.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi n'en serait-il pas ainsi pour les décisions de la Commission?

M. CARVELL: Mais vous laissez la Commission à la discrétion de la Haute Cour d'Ontario, qu'elle le veuille ou non. Si la cour veut sanctionner ces ordonnances c'est très bien, mais dans ce cas nous nous appuyons sur le fait qu'une institution du gouvernement peut décréter et déclarer simplement que sa décision devient par le fait même une ordonnance de la cour Suprême d'Ontario, et que cette cour doit la sanctionner, sinon, elle mettra cette ordonnance en vigueur elle-même. Ceci est une violation des droits provinciaux.

M. BLAIR: Est-ce que cela ne découle pas nécessairement des pouvoirs de la Commission pour contrôler les chemins de fer?

M. CARVELL: Ce Parlement n'a pas établi la cour Suprême du Nouveau-Brunswick, par exemple.

M. BLAIR: Non, mais ce même Parlement a donné à la Commission le contrôle absolu des chemins de fer.

M. CHRYSLER, C.R.: Prenez la Loi des faillites, toutes les cours peuvent émettre des ordonnances à son sujet et en ordonner l'exécution.

M. CARVELL: Parce que cela relève des dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

M. CHRYSLER, C.R.: Il en est ainsi de la Loi des chemins de fer.

M. CARVELL: Supposons que les cours provinciales ne veulent pas se soumettre aux décisions de ce Parlement, voilà la difficulté. J'admets que si ces cours provinciales y accédaient de leur propre initiative et qu'elles diraient "nous allons sanctionner ces décisions par une ordonnance de notre cour", c'est très bien; mais vous prétendez dire que vous allez contraindre une cour provinciale à émettre une ordonnance, et si elle refuse de la mettre en vigueur, vous la mettrez vous-mêmes.

M. MACDONALD: Il en est ainsi en vertu de la Loi de liquidation.

M. CHRYSLER, C.R.: Il me semble que c'est identique.

L'hon. M. LEMIEUX: Je me réserve le droit de voter contre cet article.

M. CARVELL: Je me réserve aussi ce droit.

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois cet article bien fondé, mais il me semble que nous empiétons sur le droit des provinces.

Adopté.

Article 50—Avis dans la *Gazette du Canada*.

L'hon. M. GRAHAM: Pourquoi exige-t-on cet avis? Est-il requis pour favoriser quelques organisations locales ou pour aviser? Si c'est pour cette dernière raison, il n'atteint pas son but du tout.

M. CARVELL: Cela veut dire simplement que si on met un avis dans la *Gazette du Canada* et qu'il s'agisse de prouver à la cour que l'on a mis tel avis dans ce journal, vous pouvez en produire un numéro et la preuve en est faite; vous satisfaites ainsi aux exigences de la cour.

L'hon. M. GRAHAM: C'est purement technique parce que la *Gazette du Canada* n'avise personne.

Article 52, paragraphe 3—Appel à la cour Suprême, avec permission de la Commission.

LE PRÉSIDENT: M. Nesbitt a demandé que les mots "ou une question de compétence, ou les deux", soient retranchés du paragraphe 3.

ANNEXE No 2

M. JOHNSTON, C.R.: Le comité verra que l'article 43 stipule que la Commission décidera elle-même du cas où elle jugera à propos de demander l'opinion de la cour Suprême du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Antérieurement c'était "sur une question de droit", maintenant vous ajoutez la question de compétence.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est pour bien établir que si la Commission a des doutes au sujet de sa compétence, elle devra demander l'opinion de la cour Suprême.

M. CARVELL: Pour quelles raisons M. Nesbitt a-t-il demandé que ces mots soient retranchés?

Le PRÉSIDENT: Je ne pourrais le dire, mais il a eu à s'absenter aujourd'hui, et c'est la seule mention qu'il ait faite au sujet des articles qui pourraient être discutés devant le comité au cours des deux ou trois jours qui vont suivre.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Fairweather dit que le président n'a pas bien saisi l'idée de M. Nesbitt. Il dit que le président est sous l'impression que les mots "ou question de droit soulevée à ce sujet" sont ceux qui devraient être retranchés.

Le PRÉSIDENT: Aux deux endroits.

M. CARVELL: S'ils ont un doute au sujet de leur compétence, ils devraient avoir le droit de soumettre la question à la cour Suprême.

Le PRÉSIDENT: Les mots "question de droit ou de compétence" apparaissent à l'article 43 et à l'article 52, et il désire qu'ils soient retranchés. Il demande aussi que dans le paragraphe 2 de l'article 42, les mots "ou les questions de droit soulevées à ce sujet" soient retranchés. Je crois que ces mêmes mots ont été retranchés par le comité.

M. JOHNSTON: Je crois que l'article devrait se lire tel qu'il est excepté les derniers mots qui devraient se lire comme suit: "ou une question du ressort de la Commission" au lieu de "ou de compétence".

M. CARVELL: Cela le rend plus explicite.

Amendement adopté.

M. JOHNSTON, C.R.: Dans le paragraphe 2, je crois que les mots "ou les questions de droit qui pourraient être soulevées à ce sujet" devraient être retranchés, de sorte qu'il importera peu que ce soit une question de compétence ou une question de droit.

Amendement adopté.

L'article tel qu'amendé a été adopté.

Article 52, paragraphe 1.—Le Gouverneur en conseil peut modifier ou rescinder.

M. MACDONELL: Le général Biggar désire parler au comité.

Le PRÉSIDENT: Le comité est prêt à entendre le général Biggar.

Le général BIGGAR: Je suis chargé par le sous-ministre de m'informer si oui ou non on a apporté à cet article un changement aussi radical qu'on l'avait suggéré. Dans l'article original, on se sert des mots "en tout temps", et lorsque ce laps de temps a été restreint à un mois le sous-ministre a craint que des décisions affectant sérieusement notre département ne soient rendues par la Commission, que nous ne soyons pas avisés de ces décisions au cours du mois,, et même qu'elles ne soient pas portées à notre connaissance. Comme je l'ai dit, l'article mentionnait autrefois "peut en tout temps" et on a maintenant limité ce temps à un mois.

M. JOHNSTON, C.R.: L'intention de celui qui a élaboré cet article est apparemment de prévoir trois points;; le premier est celui qui concerne la pétition qui peut être accordée par le Gouverneur en conseil; cette pétition doit être présentée en dedans d'un mois, ou toute autre période limitée par la Commission, et le troisième est que le

Gouverneur en conseil peut en tout temps, sans pétition, modifier l'ordonnance de la Commission.

M. CHRYSLER, C.R.: En supposant que le cas se présenterait, peut-on avoir recours à cette dernière alternative? Est-ce qu'elle peut recevoir une pétition en aucun temps après le délai d'un mois?

M. SINCLAIR: Il devrait y avoir un terme.

M. CHRYSLER, C.R.: Je suis de l'avis du général Biggar, je crois que l'article devrait demeurer tel qu'il était. Je ne vois aucun avantage à en restreindre le temps. Lorsque l'on prend en considération le corps auquel on en appelle, le Gouverneur en conseil, il me semble qu'il n'y a pas lieu de limiter le temps. Pourquoi la Commission limiterait-elle le temps d'en appeler au Gouverneur en conseil?

Le PRÉSIDENT: Je crois devoir mettre au dossier une lettre du général Fiset sur laquelle le général Biggar a bien voulu attirer mon attention, et qui se lit comme suit:

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,

OTTAWA, le 13 avril 1917".

"M. J. E. ARMSTRONG,
Président du comité des chemins de fer,
Musée, Ottawa, Ont."

"MONSIEUR,—La présente est au sujet de la révision de la loi des chemins de fer actuellement sous considération.

"Une revue de la législation proposée a été faite et je dois vous exprimer mon approbation au sujet des articles portant les numéros 350 et 460 tels que contenus dans le projet de loi.

"Le paragraphe 1 de l'article 52 prévoit à ce que les appels au sujet des ordonnances de la Commission soient faits en dedans d'un mois, autrement on perd ce droit, excepté dans des circonstances spéciales ou avec la permission de la Commission. Il n'y a pas de temps limité dans la présente loi, et il est à espérer qu'on accordera au moins un délai de trois mois.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EUG. FISET, chirurgien en chef,
Sous-ministre de la Milice et de la Défense.

M. MACDONELL: Je désire faire observer que l'article 56 de la loi, ancien article correspondant à celui que nous discutons actuellement, se lit comme suit:—

"Le Gouverneur en conseil peut, en aucun temps à sa discrétion," etc.

Ainsi l'ancienne loi était énergique et simple. On peut comprendre qu'un cas se produise où il s'écoule six mois avant qu'une décision de la Commission des chemins de fer puisse venir à la connaissance de la personne intéressée et il ne semble pas qu'il existe de base raisonnable pour établir une limite.

M. CHRYSLER, C.R.: Le Gouverneur en conseil ne devrait certainement pas intervenir à moins qu'il existe une raison grave pour motiver son intervention. Je sais que dans une cause en appel au Gouverneur général au sujet de la limite des quais dans la ville de Westminster, l'empiètement qui était allégué par une compagnie de chemin de fer contre l'autre compagnie en cause, ne s'est produit que plusieurs mois avant que les travaux aient été entrepris.

M. MACDONELL: Dans un cas de ce genre, on ne saura pas ce qui est arrivé tant qu'on ne verra pas le travail accompli.

M. CHRYSLER, C.R.: Dans ce cas, pas avant un an.

M. MACDONELL: Ça ne causerait aucun préjudice de laisser cette question complètement en suspens.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas la question d'en appeler à un tribunal qui serait différente, mais celle d'en appeler au Gouverneur en conseil qui représente en réalité le peuple. Je ne crois pas que nous devions restreindre quoi que ce soit dans cette loi, pas même le pouvoir du Gouverneur en conseil. Je sais que, à Ottawa, quand vint la question de faire entrer les trains du Pacifique-Canadien à la gare Union, si la période d'appel avait été limitée à un mois, cet appel n'aurait jamais été entendu. Prenez le cas suggéré par M. Lawrence où une union ouvrière possède un grief quelconque contre une compagnie de chemin de fer, et où la Commission rend une décision; si l'union était obligée de préparer une pétition en trente jours et de mettre en œuvre, en même temps, toute son organisation, la chose lui en serait impossible. Je ne crois pas que nous devrions restreindre le pouvoir du Gouverneur en conseil d'entendre les appels.

M. MACDONELL: En tout temps.

M. CARVELL: Voyons l'autre côté de la question. Nous avons créé la Commission des chemins de fer et je ne crois pas qu'il y ait eu, à mon époque, une institution au Canada qui ait donné autant de satisfaction, ou dont les décisions soient si complètement et uniformément acceptées. La meilleure preuve en est que, à chaque session du Parlement, depuis que je viens ici, nous lui avons étendu sa juridiction et nous lui avons confié des travaux plus considérables. Maintenant, si tel est le cas, pourquoi ne traiterions-nous pas la Commission comme un tribunal? Pourquoi accorderions-nous des droits au Gouverneur en conseil aux dépens de la Commission? Pourquoi ne pas regarder la Commission comme un tribunal et laisser le peuple accepter ses décisions? Je ne puis m'imaginer la Commission acceptant un plan puis, quand le travail est terminé et qu'on démontre qu'un dommage plus étendu qu'on ne l'imaginait a été fait, je ne puis m'imaginer la Commission agissant autrement qu'avec justice. Pourquoi enlever des pouvoirs à un corps judiciaire pour les confier à un corps politique? Le comité ferait bien de réfléchir avant d'adopter cet article; de fait, je voudrais le voir tout à fait retranché. Je voudrais voir la Commission des chemins de fer regardée comme une cour de justice et ses décisions acceptées comme finales.

L'hon. M. GRAHAM: Mon idée était de libérer autant que possible la Commission des technicalités ou de la bureaucratie et de la regarder comme une sorte de tribunal sans façon, dénué de tous les accessoires d'une cour.

M. CARVELL: Mais, imaginons que par ses méthodes sans façon elle en arrive à une décision, voulez-vous arrêter cette décision?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne m'oppose pas fortement à l'abolition des appels; je suis prêt à discuter cela, mais si vous avez un appel devant le Gouverneur en conseil, ne le limitez pas.

L'hon. M. COCHRANE: Comme question de fait, on ne saurait en appeler au Gouverneur en conseil sur une question de droit.

M. SINCLAIR: Ces appels sont-ils fréquents?

L'hon. M. COCHRANE: Pas si vous tenez compte du nombre de décisions rendues.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, qu'allons-nous faire de cet article?

L'hon. M. COCHRANE: Il serait préférable de rédiger cet article tel qu'il était.

M. JOHNSTON, C.R.: Effacez tous les mots soulignés à l'encre rouge, se lisant comme suit: "dans un mois après le prononcé de l'ordonnance, décision, règle ou règlement, ou dans une période plus étendue que la Commission peut permettre dans des cas spéciaux ou de son propre mouvement".

Article adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 2 de l'article 52.—Appel à la cour Suprême sur questions de compétence, avec permission d'un juge.

M. JOHNSTON, C.R.: Ceci traite des appels sur questions de compétence et, dans ce cas, permission doit être accordée par un juge de la cour Supérieure. Quand l'appel est pris sur une question de droit, permission doit en être obtenue de la Commission. Les termes du paragraphe 3 et ceux du suivant devraient, il me semble, être coordonnés. Le paragraphe 3 parle " d'obtenir la permission " et il me semble que c'est là la phrase convenable. " Permettre " un appel peut vouloir dire " l'accorder ". Je suggérerai que le paragraphe 2 se lise " il y a moyen d'appel des décisions de la Commission à la cour Suprême du Canada sur une question de compétence, quand autorisation à cet effet a été obtenue d'un juge de ladite cour ", etc.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous devez obtenir l'autorisation dans le délai d'un mois. Vous pouvez avoir des difficultés à obtenir l'autorisation durant les vacances si votre mois court du moment où vous faites la demande.

M. JOHNSTON, C.R.: Cela n'imposerait aucune limite de temps pour faire la demande. Je ne crois pas que cela conviendrait, n'est-ce pas?

M. CARVELL: Non.

L'hon. M. GRAHAM: Vous pourriez aussi bien n'imposer aucune limite de temps.

M. CHRYSLER, C.R.: La limite devrait être celle qui est permise par le juge. Ce qui convient le mieux, probablement, c'est de déposer la garantie dans la période du mois.

M. JOHNSTON, C.R.: Le texte dit: " quand la permission a été obtenue " je crois que cette phrase devrait servir dans le paragraphe 2.

L'hon. M. GRAHAM: Nous pourrions faire rédiger ceci de nouveau et l'examiner ultérieurement.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous pourrions le faire rédiger comme ceci: " quand la permission à cet effet en aura été obtenue d'abord de la Commission ".

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que la question de savoir s'il doit y avoir appel ou non devrait être laissée à la cour Suprême, parce que chaque tribunal est apte à se croire infaillible. Je crois qu'il devrait y avoir appel sur une question de droit.

L'hon. M. GRAHAM: Ceci est théoriquement exact mais, dans la solution des décisions de la Commission des chemins de fer, aucune difficulté proprement dite n'est survenue. Elle a accordé la permission dans chaque cas raisonnable.

M. CARVELL: Et l'idée de créer la Commission des chemins de fer était de régler les questions de chemins de fer par l'entremise de cette Commission et de décourager les appels. Son président doit être un avocat de dix ans de pratique.

L'hon. M. LEMIEUX: Je me souviens que de nombreuses objections se sont soulevées sur la multiplicité des appels qui existait auparavant, et le but de la nomination de cette Commission était d'expédier les affaires et de diminuer les appels. La Commission est toujours présidée par un juge ou une personne de grande capacité légale et le Parlement, qui a créé cette Commission représentant l'opinion publique, a décidé que les appels sur les disputes ordinaires devaient être découragés.

M. CARVELL: Je préférerais accepter les décisions de la Commission des chemins de fer sur une question de droit que la décision de n'importe quelle cour du Canada, parce que la Commission est supposée être experte sur les questions qui viennent devant elle. Le Commissaire en chef doit être avocat.

L'hon. M. PUGSLEY: Le Commissaire en chef peut voir sa décision renversée par les autres membres de la Commission.

M. CARVELL: Sa décision ne peut être renversée par les autres membres sur une question de droit.

M. JOHNSTON, C.R.: Il n'y a pas de doute que les statuts reconnaissent la Commission comme un seul tribunal.

ANNEXE No 2

L'hon. M. GRAHAM: On en a d'abord fait l'expérience, puis on a reconnu son succès. Le peuple obtient des décisions rapides et peu coûteuses. Tous les pouvoirs imaginables lui sont accordés.

M. CARVELL: La première fois que je me suis présenté devant elle, j'ai obtenu une décision avant de savoir que j'étais en cour.

M. BLAIR: J'ai préparé un relevé des trois dernières années. L'appel n'a été refusé par la Commission dans aucun cas et, dans ces trois dernières années, il y a eu en tout onze demandes. En tant que nous sachions par ces relevés, la Commission n'a jamais refusé une demande pour permettre d'aller en appel.

M. JOHNSTON, C.R.: Au sujet du paragraphe 3, sir Henry Drayton croit que nous devrions le laisser exactement tel qu'il était auparavant et que les mots "ou une question de compétence ou les deux" que vous voyez ici soulignés à l'encre rouge devraient être omis. En d'autres termes, il croit que le droit de la Commission de permettre un appel devrait se limiter aux questions de droit et le juge de la cour Suprême devrait accorder la permission d'en appeler des questions de compétence, autrement, un conflit pourrait se produire.

Le PRÉSIDENT: C'est le point soulevé par M. Nesbitt.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que la loi est bien, telle qu'elle est. Presque toutes les questions de compétence sont des questions de droit. Lorsque nous nous présentons devant la cour Suprême on nous demande "Est-ce une question de compétence ou une question de droit?" C'est la même chose sous une autre forme et, dans beaucoup de cas, nous obtenons la permission des deux tribunaux, de crainte de voir notre appel rejeté. Nous pourrions obtenir de la Commission l'autorisation sur une question de compétence et la cour Suprême dirait: "C'est une question de droit". Cela fut la cause de quelque incertitude et d'ennuis. Si les mots étaient ajoutés ici, donnant à la Commission le pouvoir d'accorder l'autorisation d'appel sur les questions de droit ou de compétence, ou toutes les deux, tel que nous le voyons, nous n'aurions pas à demander l'autorisation des deux tribunaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne devrait pas y avoir de conflit. Supposons que la Commission accorde l'autorisation, il n'y a pas de discussion et il ne devrait pas y avoir de conflit. La demande peut être faite à la Commission si l'article demeure tel qu'il est, et si la partie en cause le désire, elle peut toujours demander l'autorisation à la cour Suprême.

Le PRÉSIDENT: L'article sera alors adopté avec ces mots.

Article adopté.

Article 52, paragraphe 4.—Inscription de l'appel.

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article n'est pas nouveau.

M. CHRYSLER, C.R.: La limite devrait être de soixante jours. C'est le temps fixé pour les appels ordinaires devant la cour Suprême.

L'hon. M. GRAHAM: Peut-on faire aussi bien une inscription durant les vacances?

M. CARVELL: Vous avez trente jours après avoir obtenu votre autorisation.

L'hon. M. PUGSLEY: Les bureaux du tribunal sont toujours ouverts.

M. CHRYSLER, C.R.: L'inscription de la cause signifie ici l'acceptation de votre garantie et ceci ne peut se faire en l'absence du juge. L'approbation des cautions forme partie de l'inscription.

L'hon. M. PUGSLEY: La loi de la cour Suprême ne contient-elle pas un proviso disant que le temps ne compte pas durant la vacance?

M. CHRYSLER, C.R.: Pardon, il compte.

L'hon. M. GRAHAM: Ceci pourrait empêcher l'inscription de la cause. Si l'on se trouve dans la vacance vous pourriez ne pas être à même de l'inscrire.

M. SINCLAIR: Quel est le délai que vous désirez accorder?

M. CHRYSLER, C.R.: Soixante jours.

M. CARVELL: C'est très bien.

Le PRÉSIDENT: Alors, les mots "trente jours" seront changés en "soixante jours".

Le paragraphe est amendé en conséquence.

Paragraphe 5.—Cautionnement pour frais; avis de l'appel.

L'hon. M. GRAHAM: Cela signifiera le secrétaire de la Commission, sans autre désignation.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, secrétaire signifie secrétaire de la Commission.

Paragraphe adopté.

L'article 55.—Signification des assignations à une compagnie en remettant copie à son agent, ou à la demeure de l'agent ou à toute personne par lui employée, ou par la poste en aucun temps le jour même par lettre recommandée.

L'hon. M. GRAHAM: A-t-on discuté la question de déterminer ce qui constitue le jour?

M. CARVELL: Non. Vous avez jusqu'au 27 du mois pour signifier l'assignation. Lorsque vous allez au bureau de la compagnie ou à la demeure de l'agent, il ne vous est pas possible de trouver quelqu'un durant ce jour, vous allez au bureau de poste et recommandez votre lettre en exigeant un récipissé, cela constitue la signification d'assignation.

L'hon. M. GRAHAM: Mais, supposons que l'individu ne puisse être trouvé ni à son bureau ni à sa demeure et que le bureau de poste soit fermé, vous ne pouvez signifier l'assignation par lettre recommandée.

M. CARVELL: Alors, c'est tant pis pour vous.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous y retournez le lendemain.

L'hon. M. GRAHAM: Mais supposons un individu qui, de propos délibéré, évite de la recevoir, n'y a-t-il pas d'autre méthode de signifier l'assignation? Si vous prescrivez que cela doit se faire par lettre recommandée, les autres moyens ne réussissant pas, vous pouvez empêcher absolument celui qui signifie l'assignation d'en recevoir l'avis.

L'hon. M. PUGSLEY: La personne chargée de donner l'avis peut retourner devant la Commission, et déclarer qu'elle n'a pas pu signifier l'assignation selon la méthode prescrite dans l'article, ou par lettre recommandée et demander par conséquent qu'on en fasse une question d'assignation spéciale, demande que la Commission peut accorder en vertu de cet article.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai connu des gens qui se sont délibérément absentés afin d'éviter de recevoir l'assignation. Dans un cas où j'envoyais l'assignation, j'ai dû déposer l'avis sur une table dans la demeure de la personne. Ceci n'est pas une histoire inventée.

L'hon. M. COCHRANE: En tous les cas, votre avis s'est trouvé donné?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, parce que j'ai persisté. Je ne demanderais pas l'envoi d'une lettre recommandée, mais je demanderais à ce que l'avis soit envoyé par la poste et que la personne qui l'envoie fasse un affidavit à cet effet.

M. JOHNSTON, C.R.: Ceci causerait plus d'ennuis qu'une lettre recommandée et la réception d'un récépissé.

M. CARVELL: Il ne semble pas juste qu'une corporation, ou qui que ce soit, se trouve engagé parce qu'un individu déclare avoir fait, quand on peut avoir un reçu officiel. Les tribunaux adoptent de plus en plus la méthode de servir les assignations par la poste, mais la lettre doit être invariablement recommandée, parce que, dans ce

cas, il est facile de s'en reporter aux registres et de constater si on a suivi la procédure régulière.

M. CHRYSLER, C.R.: L'ancien texte était bien simple. Dans sa forme actuelle, l'article est compliqué et devrait être reconsidéré.

M. CARVELL: Vous devez, de quelque manière, réserver le droit de signification. La signification doit être faite. J'aimerais à connaître l'opinion de MM. Chrysler et Johnston sur la suggestion que l'on peut mettre l'avis à la poste le jour même ou le suivant, si on adopte le principe d'envoyer l'avis par la poste...

M. JOHNSTON, C.R.: Le même jour ou au cours du jour suivant?

L'hon. M. GRAHAM: Cela répondrait à mon objection.

M. MCGIVERN: Une lettre recommandée.

M. CARVELL: Je crois que ce devrait être une lettre recommandée.

M. JOHNSTON, C.R.: Au cours du jour même ou le jour immédiatement suivant.

L'amendement est adopté.

Paragraphe "b", de l'article 55.—Assignation aux compagnies de chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Y a-t-il quelque changement à ceci?

M. JOHNSTON, C.R.: Tout d'abord, l'article se lisait: "bureau-chef ou tout bureau principal", puis amendement a été fait changeant cela en "bureau principal". On l'a ensuite changé de nouveau pour revenir à "bureau-chef ou tout bureau principal". C'est exactement ce qui était dans la loi de 1906.

Le paragraph est adopté.

Paragraphe "f".—Ordre de signification par publication.

L'hon. M. GRAHAM: Ne devrions-nous pas avoir ici quelques termes pour localiser le journal? Disons, par exemple, le plus rapproché des parties intéressées. Ces parties pourraient habiter l'île du Prince-Edouard et, d'après cet article, vous pourriez publier la signification de l'assignation au Yukon.

M. CHRYSLER, C.R.: Est-ce qu'il ne dit pas "un journal désigné par la Commission"?

L'hon. M. GRAHAM: Vous devriez dire clairement que le journal doit être désigné par le ministre ou par la Commission.

M. CARVELL: Je crois que c'est clair.

L'hon. M. PUGSLEY: Avant d'adopter ceci, ne devriez-vous pas apporter des changements aux alinéas "b" et "c"? Ces alinéas se rapportent au paragraphe 1 et il n'y en a pas. On n'a pas numéroté le premier paragraphe et c'est en réalité le premier.

M. JOHNSTON, C.R.: Il vaudrait mieux effacer les mots de ce paragraphe.

L'amendement est adopté.

Article 59—Demandes *ex parte*.

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article devrait être précédé des mots "sauf suivant qu'à d'autres égards stipulés aux présentes".

Article adopté tel qu'amendé.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur le président, il semble peu nécessaire que vous lisiez les articles quand les termes sont les mêmes que dans l'ancienne loi, et ceux qui ne trai-

tent pas de questions purement de formalité. Dans ces cas, pourquoi ne pas lire simplement la définition placée à côté de la clause.

Le Président: Je serai très heureux de le faire si c'est le désir du comité. Dorénavant je suivrai cette procédure, sauf en ce qui regarde les clauses soulignées en encre rouge, indiquant des changements dans le texte.

Paragraphe 3 de l'article 68—Certificat énonçant qu'on n'a pas fait d'ordonnance ou de règlement.

M. Johnston, C.R.: A l'une des premières réunions M. Scott a suggéré de substituer au paragraphe 3 le paragraphe suivant:

> " Un certificat par le secrétaire, et portant le sceau de la Commission est une preuve *prima facie* des faits énoncés dans le certificat sans qu'il soit nécessaire de prouver la signature du secrétaire."

M. W. L. Scott: L'autre jour, le comité discutait au sujet des sous-secrétaires et, comme ces derniers émettent aussi ces certificats, les mots "ou sous-secrétaires" pourraient être ajoutés.

M. Johnston, C.R.: La loi ne prévoit pas expressément aux sous-secrétaires. Les termes employés sont que la Commission peut nommer "tels fonctionnaires, commis, sténographes et messagers".

M. Scott: Très bien, je suis satisfait.

L'hon. M. Pugsley: Dans le paragraphe 3 de l'article 68 vous dites: " Par le secrétaire ", vous devez prouver que c'est bien son certificat. Comment aimeriez-vous les termes " certificat paraissant avoir été signé par le secrétaire "?

L'amendement est adopté.—L'article est adopté tel qu'amendé.

La séance du comité s'ajourne à 11 heures le lendemain.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA.

SALLE DE COMITÉ 303,

28 avril 1917.

Le comité se réunit à 11 heures.

Le PRÉSIDENT: M. Johnston C.R., nous demande de revenir à l'article 46 et aussi à l'article 49, et d'effacer les mots "en vertu de cette loi", dans la première et la seconde ligne de chaque article, afin de se conformer à la suggestion de M. Bennett.

M. JOHNSTON, C.R.: Et avec les provisos et les changements que nous avons faits dans tout le projet de loi. M. Bennett a fait remarquer l'autre jour qu'il y a d'autres lois que celle-ci qui accordent des pouvoirs à la Commission.

La suggestion est adoptée et les articles amendés en conséquence.

Article 72.

M. CARVELL: Ne ferions-nous pas mieux de continuer sur les autres articles?

M. BENNETT: Naturellement, cet article n'a pas de place dans cette loi mais il s'y trouve.

Article 74—Directeurs provisoires.

M. BENNETT: On devrait adopter à cet endroit quelque amendement en ce qui regarde le directeurs signant des documents ou papiers. Vous souvenez-vous M. Chrysler qu'un cas s'est présenté où un individu était décédé et où nous avons eu des difficultés.

M. CHRYSLER, C.R.: Il existe un grand nombre de difficultés mais je crois que ceci couvre tout ce qu'il y a à couvrir.

L'article est adopté.

Article 78—Augmentation du capital social.

M. BENNETT: Voici un certain nombre d'articles qui devraient être plus soigneusement étudiés pour couvrir un cas qui s'est présenté l'autre jour, dans la Colombie-Britannique, alors que des sommes ont été versées d'une main et reprises de l'autre. Les articles 76 et 77 permettent les abus commis par les lanceurs d'affaires. Des souscriptions sont prises et un certain pourcentage est versé selon les dispositions de la loi puis repris de nouveau en vertu de la loi spéciale. Ne pourrions-nous pas faire quelque chose pour remédier à cette difficulté?

M. CHRYSLER, C.R.: J'ignore ce que l'on pourrait faire. Je comprends que l'esprit de l'article 74 est de pourvoir à l'ouverture des livres d'actions, à la réception des souscriptions, aux payments de 25 pour 100 à compte du capital-actions souscrit, mais les sommes qui doivent être déposées dans une banque autorisée ne peuvent être payées qu'une fois que l'organisation est terminée et, alors, on possède un Bureau de Directeurs qui sont supposés être responsables des dépenses. Je ne sais pas si cela suffit comme frein, mais c'est la loi, telle qu'elle est maintenant.

M. BENNETT: Dès que l'organisation est complétée, les sommes encaissées sur le capital-actions devront s'appliquer d'abord au payement des frais nécessaires à l'obtention d'une loi particulière, aux relevés, etc., et la balance des sommes s'appliquera à l'installation, au parachèvement et à l'entretien de l'entreprise; c'est ce que la loi exige mais ce n'est pas ce qui se passe en pratique. Je cite la difficulté afin que l'on puisse faire quelque chose pour empêcher cette coutume.

M. CARVELL: J'ai toujours pensé que, de quelque manière, on devrait mettre un frein aux pratiques des lanceurs de compagnies de chemins de fer. A ce sujet, j'ai connu des cas où des compagnies ont été organisées avec un capital très minime et, dès l'organisation terminée, on a fait une demande au Gouverneur en conseil pour augmenter le capital-actions à un montant beaucoup plus grand que celui qu'on avait en vue tout d'abord. Je voudrais, si c'est possible, voir faire quelque chose qui forcerait ceux qui lancent une nouvelle compagnie de chemin de fer à mettre eux-mêmes un montant substantiel dans l'entreprise. Combien de fois ceux d'entre nous qui sont au Parlement depuis quelques années ont-ils vu des gens venir ici demander des chartes, n'ayant qu'un très petit capital placé à ce moment dans l'entreprise; puis offrant ensuite ces chartes à telle ou telle compagnie, en trafiquant de tous les côtés.

M. BENNETT: Dans l'intervalle, je crois que ces articles pourraient être laissés de côté pour les étudier davantage.

M. CARVELL: Je voudrais avoir le temps d'y réfléchir.

Les articles 76, 77 et 78 sont laissés de côté pour étude.

Article 85—Transmission de capital autrement que par transfert.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai reçu ce matin une lettre de la compagnie *Canadian Northern* au sujet de l'article 80. Elle demande l'étude de quelque chose se rapportant à cet article et à l'article 146. Si le comité me permet d'y revenir, je ne dirai rien à ce sujet à présent. C'est une question technique quelconque au sujet du transfert des actions que la compagnie veut faire étudier.

M. BENNETT: Au sujet de l'enregistrement anglais.

M. CHRYSLER, C.R.: La lettre fait allusion à des obligation, débentures et actions.

M. BENNETT: Certificats d'actions.

M. CHRYSLER, C.R.: Voulez-vous me permettre d'y revenir de nouveau en discutant l'article 146.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

Article 90—Le certificat du trésorier constitue un titre.

M. JOHNSTON, C.R.: Toutes les compagnies de chemins de fer ont-elles un trésorier, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que oui. Dans chaque cas, je crois, c'est un poste spécial.

M. JOHNSTON, C.R.: Le mot "trésorier" est employé dans toute la loi mais il n'y a pas de clause expresse disant qu'il doit y avoir un trésorier.

M. BENNETT: Selon la Loi des chemins de fer, il n'y aurait pas d'organisation complète sans un trésorier.

M. CARVELL: Elles ne sauraient manier les actions et les transferts sans trésorier.

L'article 92.—Les actionnaires peuvent effectuer des versements par anticipation.

M. JOHNSTON, C.R.: Cette clause est plutôt extraordinaire, mais elle se trouve dans la Loi depuis que cette loi a été créée. C'est contraire à la loi générale qui dit que les dividendes ne seront pas déclarés, sauf à même les profits.

L'hon. M. COCHRANE: Ne devrait-il pas en être ainsi? Les compagnies ne devraient pas pouvoir déclarer de dividendes sans les avoir acquis.

M. JOHNSTON, C.R.: Ici, on permet de payer des intérêts sur le capital versé.

M. BENNETT: Non pas à même le capital. Le paragraphe 3 dit: "ces intérêts ne peuvent être payés à même le capital souscrit" ceci couvre votre remarque.

L'article 95.—"Tous les actionnaires de la compagnie, sujets britanniques ou aubains domiciliés en Canada ou ailleurs, ont également le droit de détenir des actions de la compagnie, de voter du chef de ces actions et, sauf les dispositions de la présente loi, sont éligibles aux charges de la compagnie."

M. BENNETT: C'est un article qui demandera plus d'étude si on tient compte de ce qui est survenu depuis la guerre.

M. CARVELL: Je suis d'avis que cet article est très bien. Ce sont les autres articles sur le même sujet qui demanderont étude parce que cet article dit: "sauf les dispositions de la présente loi." Il y a un proviso quelque part disant que la majorité des actionnaires doivent être sujets britanniques.

M. CHRYSLER, C.R.: La majorité des directeurs.

M. BENNETT: Il n'y a pas de raison pour que nous ne puissions pas dire que les étrangers peuvent être actionnaires, mais je crois que, en ce qui touche aux articles précédents, nous devrions établir des dispositions pour empêcher le transfert d'actions de ce genre, tandis que nous sommes en guerre avec ces ennemis.

L'hon. M. COCHRANE: Ils ne peuvent obtenir de transfert en temps de guerre.

M. BENNETT: Tandis que l'Acte des Mesures de Guerre le défend, non, cependant, cela peut se faire au livre des transferts de New-York. La vente d'actions à la Bourse de New-York et la tenue d'un livre de transfert à New-York par lequel ces transferts peuvent s'effectuer ne sont pas contrôlées par notre Acte des Mesures de Guerre. C'est une question compliquée et sur laquelle je ne saurais exprimer une opinion arrêtée.

M. CARVELL: Je voudrais savoir pourquoi il est nécessaire d'aller à New-York pour enregistrer le transfert d'actions du Pacifique-Canadien.

M. BENNETT: Vous pourriez le faire à Montréal. Il existe trois endroits où cela peut se faire.

M. CARVELL: J'ai dû le faire à New-York.

M. JOHNSTON, C.R.: Parce que votre capital-actions se trouvait être sur le livre de transfert de New-York.

M. BENNETT: Du moment où la propriété a été placée sur la liste de la Bourse de New-York la nécessité d'avoir un livre de transfert à New-York s'est élevée, cette bourse étant un marché international et la même chose s'applique à Londres.

M. CHRYSLER, C.R.: Il n'y a pas de doute qu'il y a aussi un règlement dans ce sens à la Bourse de New-York.

M. CARVELL: Je ne vois pas pourquoi, si j'opère un transfert d'actions au Canada, je suis obligé d'aller à New-York.

M. BENNETT: La raison, c'est que ces actions se trouvent sur le livre de transfert de New-York. Vous pourriez les avoir placés sur le livre de Montréal et la compagnie aimerait d'autant mieux vous voir agir ainsi.

Le PRÉSIDENT: Puis-je suggérer que, comme M. Bennett et M. Carvell se réunissent pour discuter un certain article, qu'ils demandent aussi à M. Johnston de se joindre à eux pour considérer la sagesse d'amender l'article que nous discutons.

M. BENNETT: La question des étrangers pourrait bien être discutée.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Fairweather fait remarquer que l'article 107 pourvoit à ce que la majorité des directeurs se compose de sujets britanniques seulement quand cette compagnie reçoit une subvention du gouvernement du Canada.

Le PRÉSIDENT: Serait-il à désirer que les messieurs nommés et M. Fairweather se rencontrent et soumettent au comité une recommandation traitant de ce sujet? Devons-nous comprendre que l'article 95 est mis de côté?

M. CARVELL: Non, il passe.

Article 105—Le président et les directeurs sont choisis à l'assemblée annuelle.

M. BENNETT: Tous les directeurs ne sont pas actuellement choisis à l'assemblée annuelle. Il s'est fait un changement dans le plan, on choisit un nombre déterminé chaque année plutôt que le directorat tout entier et cet article n'est pas assez large pour y pourvoir.

M. CHRYSLER, C.R.: Ce cas est couvert par l'article qui dit qu'à moins qu'une loi spéciale n'y pourvoie autrement, ceci aura force de loi. Cela doit se faire en vertu d'une législation spéciale applicable à cette compagnie particulière et qui sera en vigueur malgré ceci.

L'article est adopté.

Article 107, paragraphe 2—Incapacité des employés, entrepreneurs, et cautions.

M. BENNETT: Il existe des directeurs de compagnies de chemins de fer qui détiennent des emplois rémunérés. Ceci se trouve-t-il couvert par une loi spéciale?

M. CHRYSLER, C.R.: Il doit y avoir dans la loi un article spécial qui le permet.

M. JOHNSTON, C.R.: Je suppose que si les compagnies de chemins de fer ne s'opposent pas à cet article, il doit être bon. Je suppose que vous le sauriez, M. Bennett, s'il existait des objections.

M. BENNETT: Oui. Il existe, dans la loi spéciale du Pacifique-Canadien, un article qui traite de ce cas. C'est comme cela que M. Bury est directeur en vertu du même article que les mêmes conditions existent pour le Grand-Tronc.

J'allais demander si nous devions avoir une majorité de sujets britanniques dans tous les cas, sur les chemins de fer du Canada.

M. CARVELL: A-t-on proposé au ministre des Chemins de fer que la majorité de ces directeurs soient non seulement des sujets britanniques mais aussi des résidents du Canada?

L'hon. M. COCHRANE: La question n'a jamais été soulevée.

M. BENNETT: Elle n'a pas été soulevée au Parlement au sujet de l'administration des affaires du Grand-Tronc, dont la majorité des directeurs habite Londres, et il a été décidé qu'il était impraticable d'obliger les directeurs à habiter le Canada justement à cause de ce chemin de fer.

M. CARVELL: C'est à la position du Grand-Tronc que je pensais quand j'ai soulevé la question, parce que je crois que le Grand-Tronc a déjà beaucoup souffert à cause du directorat anglais. Ces directeurs ignorent nos conditions locales, bien qu'ils aient dirigé la compagnie au meilleur de leur connaissance à leur point de vue. Depuis que la direction des affaires du Grand-Tronc a été placée entre les mains de personnes qui résident ici, je crois que l'état de choses s'est considérablement amélioré, et je ne sais pas si vraiment cela ne vaudrait pas la peine d'étudier la proposition, afin d'exiger que la majorité de ces gens soient résidents au Canada.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que cela conviendrait bien pour une nouvelle compagnie, mais la proposition semble difficile pour le Grand-Tronc.

M. BENNETT: Vous ne sauriez le faire.

M. CHRYSLER, C.R.: La masse des capitaux du Grand-Tronc est détenue en Grande-Bretagne.

M. BENNETT: Il n'y a pas un million de dollars de capitaux du Grand-Tronc qui soient détenus de ce côté de l'Atlantique, dans les Etats-Unis et le Canada.

L'hon. M. COCHRANE: Il ne serait pas juste d'imposer un tel proviso à la compagnie du Grand-Tronc.

M. BRADBURY: Existe-t-il quelques bonnes raisons pour que d'autres que des sujets britanniques n'aient pas le droit de posséder du capital-actions de ces compagnies?

Le PRÉSIDENT: C'est là le point que nous discutons.

M. CARVELL: Nous étudions la question de savoir si les actionnaires devraient être résidents du Canada.

M. BRADBURY: La majorité des directeurs devraient être sujets britanniques.

M. BENNETT: Je crois que nous devrions retrancher tous les mots jusqu'à "Parlement du Canada" dans la paragraphe 3 de l'article 107 et faire de manière à ce qu'on lise "la majorité des directeurs doit se composer de sujets britanniques".

L'hon. M. COCHRANE: Une majorité pourrait suffire.

M. BENNETT: Ferions-nous une grande injustice en rédigeant cet article de manière à ce qu'on lise : "la majorité des directeurs doivent être sujets britanniques"? La majorité qui dirige l'entreprise devrait se composer de sujets britanniques. C'est ce qui résulte de notre expérience dans cette guerre.

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois que cela serait une bonne chose et ne pourrait faire de mal. Si cela semblait injuste envers une compagnie quelconque, vous pourriez toujours y remédier.

M. BENNETT: Je propose que nous retranchions les trois premières lignes du paragraphe 3, jusqu'au mot "Canada" et que l'article se lise: "la majorité des directeurs doivent être des sujets britanniques".

M. CARVELL: J'appuie cette proposition.

L'amendement est adopté.

L'article est adopté tel qu'amendé.

Article 111—Election du président et du vice-président; leurs devoirs.

M. CARVELL: Cet article doit subir des changements.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne crois pas cet article très approprié.

M. BENNETT: Je suggérerais que vous ajoutiez un cinquième paragraphe à cet article pour couvrir ce que le Pacifique-Canadien a le pouvoir de faire actuellement; c'est-à-dire de créer des vice-présidents qui ne sont pas directeurs. Par exemple, vice-président en charge du trafic; vice-président en charge d'autres services, et ainsi de suite. C'est actuellement la pratique américaine pour tous les chemins de fer des Etats-Unis.

L'hon. M. LEMIEUX: Etes-vous certain que leurs vice-présidents ne sont pas directeurs?

M. BENNETT: C'est le résultat d'une disposition spéciale de la loi du Pacifique-Canadien adoptée à ce sujet il y a quelques années.

L'hon. M. LEMIEUX: MM. Boswell, Beatty et Creelman étaient aussi directeurs.

M. BENNETT: Comme question de fait, une disposition spéciale a été insérée dans la loi du Pacifique-Canadien, par laquelle un vice-président n'a pas besoin d'être directeur de la compagnie. M. Bury a été vice-président avant d'être directeur et a été nommé en vertu de cette législation. Toute l'exploitation du système de réseau de Pennsylvanie, aux Etats-Unis, est basée sur la supposition que chaque branche du service est administrée par un vice-président. La même disposition pourrait se placer ici dans un paragraphe portant le n° 5 et telle qu'on la voit dans la loi spéciale du Pacifique-Canadien. Cela ne ferait pas de mal et pourrait faire du bien.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que ces mots soient ajoutés?

M. BENNETT: Le paragraphe spécial devrait être rédigé et ajouté comme paragraphe 5.

M. JOHNSTON, C.R.: L'intention est-elle que, lorsqu'un vice-président est nommé et n'est pas directeur, il recevra du même coup les pouvoirs conférés par cet article aux vice-présidents?

M. BENNETT: Naturellement non. C'est pourquoi je demande une disposition spéciale, comme celle de la loi du Pacifique-Canadien, à ajouter en un autre paragraphe.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est simplement une question de noms.

M. BENNETT: Absolument.

M. CHRYSLER, C.R.: Ne vaudrait-il pas mieux que chaque compagnie demande des amendements à sa charte si elle désire de tels pouvoirs? Le fait d'ajouter un paragraphe comme le demande M. Bennett compliquera beaucoup cet article. Ceci traite de donner aux vice-présidents le pouvoir de présider les assemblées.

M. BENNETT: Seulement s'ils sont directeurs de la compagnie. Mon idée est qu'on pourrait bien aussi voir à la nomination des vice-présidents, qui n'ont pas besoin d'être directeurs comme le fait à présent le Pacifique-Canadien.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous devriez aussi spécifier que ces vice-présidents n'auraient pas les pouvoirs conférés par cet article aux vice-présidents qui sont directeurs. Cet article demandera quelques changemnets. Le premier paragraphe est très bien mais les mots "un ou plus" sont ajoutés simplement pour rendre possible la pluralité des vice-présidents. Le second paragraphe est très bien. Le troisième dit que, en l'absence du président, le vice-président ou l'un des vice-présidents, selon tel ordre de priorité que peuvent déterminer, doit présider. Pour remplacer cela, je suggérerais un paragraphe qui se lirait comme suit:

"En l'absence du président, un vice-président occupera les fonctions de président."

Je ne crois pas qu'il existe aucune nécessité de déclarer qu'il doit exister un règlement établissant la priorité, ceci est maladroit.

M. CARVELL: Si vous croyez qu'on devrait donner au doyen des vice-présidents le droit de présider, il faudrait l'ajouter.

M. JOHNSTON, C.R.: Comme question de fait, je sais qu'il n'existe pas de priorité chez les vice-présidents du Pacifique-Canadien.

M. BENNETT: Leur rang est déterminé par la date de leur nomination comme directeurs. En dehors de ceux qui sont vice-présidents et ne sont pas directeurs, leur rang est basé sur l'ancienneté, comme vous le verrez dans le dernier état annuel des directeurs

L'hon. M. COCHRANE: Ces fonctionnaires sont nommés premier et second, n'est-ce pas?

M. BENNETT: Cela se faisait mais un changement est survenu et ils sont simplement désignés comme "vice-président du trafic" et ainsi de suite.

M. CARVELL: En réalité, il n'y a pas plus qu'un vice-président actuel dans la direction?

M. JOHNSTON, C. R.: Oui, mais on m'assure qu'il n'existe pas de priorité en ce qui regarde les vice-présidents.

M. BENNETT: Mais le troisième paragraphe est rédigé surtout dans ces termes pour faire face à un cas spécial selon ce que peuvent prescrire les règlements.

M. JOHNSTON, C. R.: La compagnie peut désirer ne pas établir de priorité.

M. BENNETT: Elle n'a pas à le faire.

M. Carvell: Evidemment, le rédacteur de cet article avait cela en vue. Si vous voulez mettre en pratique cette idée vous pourriez dire simplement: "Le doyen des vice-présidents présent à l'assemblée", ou quelque chose de ce genre.

M. Johnston, C.R.: Laissez-le comme je l'ai mis. Vous préféreriez un article plus maniable.

M. Bennett: La question de savoir qui préside l'assemblée est parfois un point vital.

M. Carvell: Il peut se produire des prétentions rivales au sujet de qui doit présider et, dans ce cas, qui doit décider entre les rivaux.

M. Johnston, C.R.: Si vous laissez le paragraphe tel qu'il est je vous ferai remarquer qu'il doit exister un règlement établissant la priorité.

M. Bennett: Priorité à la présidence, voilà tout.

M. Johnston, C.R.: Vous forcez les chemins de fer à adopter un tel règlement.

M. Chrysler, C.R.: Je demanderais de laisser le paragraphe tel qu'il est. Des instructions reçues du *Canadian Northern* me prouvent que M. Price avait approuvé certaines clauses que ce chemin de fer y avait fait insérer. Peut-être que c'est l'une d'elles.

M. Johnston, C.R.: J'ai une note ici, dans laquelle les chemins de fer demandent de la laisser.

Sur le paragraphe 4 de la clause 111.

M. Johnston, C.R.: Le paragraphe 4 devrait se lire ainsi: "En l'absence du président et des vice-présidents", biffant les mots: "vice-présidents ou", dans la première ligne.

M. Chrysler, C.R.: Si vous faites ce changement, il vous faudra en faire un semblable dans l'article 118.

Le paragraphe 4 est approuvé sans amendement.

Sur l'article 115—Les directeurs ne doivent pas contracter avec la compagnie.

M. Sinclair: Pourquoi permettre à un directeur de signer des contrats pour des terrains et de tirer profit de ces derniers, et ne pas lui permettre de faire la même chose relativement à toute autre commodité?

M. Bennett: Il ne s'agit que de terrains nécessaires à l'exploitation du chemin de fer.

L'article est adopté.

Sur l'article 118—Vice-présidents, leurs pouvoirs.

M. Johnston, C.R.: Retournant de nouveau à l'ancienne phraséologie, je crois que cet article devrait se lire comme suit: "Dans le cas d'absence ou de maladie du président ou de tout vice-président", parce que si vous dites "l'un des vice-présidents", il me semble que vous enlevez les pouvoirs des autres.

M. Carvell: Qui va décider lequel des vice-présidents aura le pouvoir?

M. Johnston, C.R.: Vous n'avez pas besoin de décider, donnez-le à tous.

L'hon. M. Pugsley: N'est-ce pas juste tel qu'il se lit? On ne dit pas que l'un des vice-présidents le fera, mais que l'un quelconque pourra le faire.

M. Johnston, C.R.: Si vous le croyez; prenez la question de la signature des débentures en l'absence du président, l'un quelconque des vice-présidents peut signer.

L'article est adopté sans amendement.

Sur l'article 120—Comptes.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions déposer au dossier la correspondance que nous avons au sujet de cet article, afin que les autres membres puissent en prendre connaissance. Nous avons ici une lettre de M. Ruel, représentant légal en chef du réseau de chemin de fer *Canadian Northern*, que je vais lire:

TORONTO, 28 février 1917.

L'honorable FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer,
Ottawa, Ont.

Re *les rapports annuels des chemins de fer.*

MONSIEUR,—On m'a prié de demander un léger amendement à la Loi des Chemins de fer. Notre division a reçu avis que la Commission de Commerce entre Etats a justement donné instruction que tous les rapports des chemins de fer soumis à la Commission doivent être préparés pour jusqu'au 31 décembre, au lieu du 30 juin, et qu'ils doivent être déposés au bureau de la Commission le ou avant le 31 mars de chaque année. La Commission entre Etats prétend que ceci est mieux pour tous les intéressés, vu que cela couvre les opérations réelles du chemin de fer pour l'année civile, ce qui est plus naturel que de fermer les comptes au milieu de l'été.

Ce serait un grand avantage pour les chemins de fer d'avoir une pratique uniforme des deux côtés de la frontière internationale, et on me prie de demander l'amendement de la Loi des Chemins de fer en ce sens.

Les deux articles dont il s'agit sont l'article 124 de la Loi des chemins de fer, lequel décrète que " les directeurs feront tenir un compte exact et particulier des argents perçus, lequel sera fermé et balancé chaque année le trentième jour de juin", et le reste; et l'article 370, tel qu'amendé par l'article 2 du chapitre 31 des statuts de 1909, lequel décrète que, " ces rapports devront remonter à la date des derniers rapports annuels de la compagnie, ou, si aucun rapport n'a encore été soumis au commencement de l'exploitation de la voie ferrée jusqu'au dernier jour de l'année courante.

L'amendement entraînerait aussi un changement dans le quatrième paragraphe de l'article 370, lequel demande la remise au ministre d'une copie en duplicata des rapports, dans un mois, à compter du premier jour d'août de chaque année, ce qui, naturellement, signifie deux mois après le 1er juillet. Si on fermait les comptes à la fin de l'année civile, les deux mois accordés pour la remise des rapports porteraient la date à la fin de février. La Commission de Commerce entre Etats a fixé la date au 31 mars, ce qu'il faudrait, je crois, adopter.

Sincèrement vôtre,

GERARD RUEL."

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que tous les chemins de fer veulent le changement. Le Pacifique-Canadien désirait l'introduction d'un projet de loi faisant le changement.

M. BENNETT: Ils ont déjà fait le changement et fermé leurs comptes à la fin de l'an dernier pour leur réunion annuelle.

Le PRÉSIDENT: Il y a une autre communication, de sir Henry Drayton, que je vais lire:

" OTTAWA, 29 janvier 1917.

CHER M. COCHRANE,—Conformément à la loi, les comptes de l'année au Canada se ferment le 30 juin. La Commission de Commerce entre Etats

des Etats-Unis a fixé la date des comptes et des rapports à la fin de l'année civile. Vingt des commissions d'états demandent les rapports à la fin de l'année civile; six autres sont en faveur du changement et les autres ne se sont pas encore prononcées. Divers chemins de fer ont une partie de leurs différents réseaux dans les deux pays et doivent présenter des rapports semblables aux divers gouvernements pour des périodes annuelles différentes. Ceci impose aux chemins de fer du travail et des dépenses inutiles.

J'ai aussi trouvé, dans la cause des taux de l'est, dans laquelle on s'est surtout occupé des chiffres du Grand-Tronc, compagnie dont la voie s'étend aussi bien aux Etats-Unis qu'au Canada, que la différence dans les dates conduisait à bien des inconvénients.

Si je voyais quelque avantage à clore l'exercice le 30 juin au lieu de suivre l'année civile, comme on le fait dans la plupart de nos affaires commerciales, je ne recommanderais certainement pas le changement; mais je ne vois aucune raison en faveur du 30 juin, contre le 31 décembre. Même il me semble que cette dernière date est préférable à l'autre.

Je ne connais aucune objection particulière contre le 31 juin que je n'aie déjà notée, mais il ne semble y avoir aucune raison de ne pas suivre l'année civile ordinaire dans le cas de nos chemins de fer.

Je remarque, dans les débats, que le très honorable premier ministre a l'intention de présenter cette année la Loi relative aux chemins de fer. Il me semble que c'est là une question que l'on devrait étudier dans cette loi ou dans un projet spécial.

Conformément aux dispositions de la loi, une loi seule peut régler cette question.

Sincèrement vôtre,

H. DRAYTON.

L'honorable ministre
des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont."

L'hon. M. COCHRANE: Je ne vois aucune objection à cette suggestion.

Le PRÉSIDENT: Il y a aussi une lettre de M. E. W. Beatty, du Pacifique-Canadien. (Il lit):

"MONTRÉAL, 11 janvier 1917.

L'hon. FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer,
Ottawa.

CHER M. COCHRANE,—Je crois qu'il est question de l'opportunité d'amender l'article 124 de la Loi des chemins de fer dans le but de fixer la fin de l'exercice financier des compagnies de chemins de fer à la fin de l'année civile, au 31 décembre au lieu du 30 juin. Nous sommes en faveur d'un tel changement, afin que le Canada suive la même pratique que les Etats-Unis.

Pour le cas où la question serait à l'étude, je vous écris afin de vous suggérer de placer la date effective du changement assez éloignée pour donner aux compagnies assez de temps pour faire les changements nécessaires dans leurs règlements; en d'autres mots, que le changement ne prenne pas effet avant l'année 1918.

Je ne crois pas que ce point sera oublié, mais je vous adresse cette note afin d'y attirer votre attention.

Bien à vous,

E. W. BEATTY."

Quelle est l'avis du comité sur cette question?

L'hon. M. LEMIEUX: Je propose que l'exercice financier se termine le 31e jour de décembre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que M. Beatty a recommandé que ce ne soit pas pour cette année, que la loi ne prenne effet qu'en 1918.

M. CARVELL: Je ne vois pas pourquoi ils désirent attendre à 1918. Pour le Pacifique-Canadien, par exemple, leurs comptes doivent être pratiquement fermés maintenant pour la fin de l'exercice financier.

M. BENNETT: Ils ont publié leurs comptes pour jusqu'au 31 décembre 1916.

M. CARVELL: Je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient être prêts vers le 31 décembre 1917.

M. SINCLAIR: Est-ce que la lettre de M. Beatty signifie la fin de l'année 1918?

M. CHRYSLER, C.R.: Si vous me le permettez, je demanderai à M. Beatty ce qu'il croit devoir faire. L'exercice financier actuel se terminera le 30 juin 1917. Il restera six mois au 31 décembre 1917. C'est là une question financière.

M. CARVELL: Une question de dividendes.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne sais pas s'ils adopteront une période fiscale de six mois ou de dix-huit mois pour se conformer au changement. Il peut se faire qu'ils ne termineront pas l'exercice le 31 décembre 1917, mais le laissent se poursuivre pendant dix-huit mois, jusqu'au 31 décembre 1918. J'aimerais à poser cette question, et peut-être faudra-t-il insérer une clause à cet effet.

Le PRÉSIDENT: Cela n'a rien à faire avec l'amendement projeté de cette clause.

M. CHRYSLER, C.R.: Non.

M. BENNETT: De fait, le Pacifique-Canadien a fermé ses comptes à la fin de l'an dernier. Il y aura la période allant au 30 juin, et de cette date à la fin de cette année. De sortes qu'ils auront deux périodes entières de six mois.

M. CHRYSLER, C.R.: J'y verrai. C'est là une question technique.

Sur l'article 121—Appels, manière de les faire.

M. BENNETT: Pourquoi toutes ces clauses se rapportant aux appels ne se trouveraient-elles pas à leur place propre? Les articles 76, 77 et 79 se rapportant aux actions, et les articles 87 et 88 traitant du non payement des appels et des déchéances, se rapportent tous aux questions d'appels, et maintenant nous revenons aux appels à l'article 121.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est là la vieille coutume. Il est facile, cependant, de disposer de toutes à la fois.

M. BENNETT: Il n'y a pas de suite.

Sur l'article 125—Défaut d'effectuer les versements—Poursuites.

M. BENNETT: La signification réelle de cet article concernant la déchéance est contenue dans les articles 88 et 89. Les pouvoirs de poursuites y sont donnés.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est la vieille coutume. On pourrait cependant les réunir.

L'hon. M. COCHRANE: M. Johnston pourrait le faire.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois qu'il vaudrait mieux avoir une seule entête "appels", et cet article tout entier viendrait avant l'article 97, lequel se rapporte aux assemblées des actionnaires.

Sur l'article 129—Pas de dividende à même le capital—Réserve quant à l'intérêt.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a le point que j'ai mentionné ce matin, "on n'accordera aucun dividende en réduisant ou en affaiblissant de quelque manière que ce soit le capi-

tal de la compagnie". L'article ajoute cependant "les directeurs peuvent, s'ils le jugent à propos, en attendant que le chemin de fer soit terminé et ouvert au public, payer intérêt à un taux quelconque, ne dépassant pas 5 pour 100 par année, sur toutes sommes réellement payées en espèces pour les actions, depuis la date respective du paiement de ces sommes, et cet intérêt s'accumulera et sera payé aux époques et endroits que fixeront les directeurs.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela veut dire en réalité exiger intérêt sur le capital pendant la construction et payer intérêt à même ce dernier. Cela n'est pas nouveau.

M. BENNETT: C'est nouveau pour ce qui est du capital-actions, mais pas pour les valeurs.

L'hon. M. LEMIEUX: Payer des dividendes non réalisés.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que ce devrait être porté sur le capital pendant la construction.

L'hon. M. PUGSLEY: Les gens qui possèdent des actions ne devraient pas perdre l'intérêt pendant la construction.

M. BENNETT: L'article 92 décrète "tout actionnaire désirant avancer le montant de ses actions, ou toute partie de l'argent dû sur ses actions, en plus de ce que l'on demande, peut payer ces sommes à la compagnie". Et l'article suivant décrète que "la compagnie peut payer cet intérêt au taux légal du montant tel que les actionnaires qui payent ces sommes à l'avance et la compagnie en décideront". Le paragraphe suivant décrète: "cet intérêt ne sera pas payé à même le capital souscrit".

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a la protection qu'offre l'article 92. Maintenant vous arrivez à l'article 129, lequel stipule que "les directeurs peuvent, s'ils le jugent à propos, en attendant que le chemin de fer soit terminé et ouvert au public, payer intérêt à un taux ne dépassant pas 5 pour 100 par année, sur toutes sommes réellement payées en espèces ou en actions, à partir de la date respective du paiement de ces sommes". Mais l'article 92 dit en termes précis et positifs que cet intérêt ne sera pas payé à même le capital. L'article 129 ne contient pas cette restriction.

L'hon. M. PUGSLEY: Pendant la construction, il n'y a aucun autre fonds à même lequel on pourrait le payer. Il faut le payer à même le capital.

M. BENNETT: L'article 92 s'applique peut-être au chemin de fer terminé.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi les actionnaires pourraient-ils retirer un intérêt sur leur argent, pendant que ceux des autres compagnies ne peuvent le faire?

M. BENNETT: Et les chemins de fer ne sont jamais construits avec l'argent des actionnaires.

L'hon. M. COCHRANE: Ils le seront à l'avenir au Canada.

L'hon. M. PUGSLEY: L'intérêt pendant la construction peut être un encouragement.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois qu'on devrait le compter comme faisant partie du coût.

L'hon. M. PUGSLEY: Je le crois. On le porterait sur le capital.

M. JOHNSTON, C.R.: Peut-être que le paiement de l'intérêt pendant une longue période de construction mangerait le capital. Dans le cas d'une compagnie que je ne mentionnerai pas, ils ont payé intérêt à même le capital pendant longtemps. Sept années maintenant se sont écoulées sans que le projet soit complété et l'intérêt est payé à même les revenus provenant de l'émission d'obligations. Cela n'est pas juste. Lorsque vous en venez à donner le droit de prendre l'argent des actionnaires et de payer des intérêts avec cet argent, cela ne semble pas juste.

L'hon. M. COCHRANE: Il devrait y avoir une limite.

M. BENNETT: Pourquoi les actionnaires auraient-ils ce droit?

L'hon. M. COCHRANE: Vos taux sont basés sur le coût, et je crois que cela fait partie des frais.

L'hon. M. PUGSLEY: Supposant que vous ne touchez pas au capital, mais que vous obtenez l'argent au moyen d'une émission d'obligations, comment allez-vous payer intérêt sur vos obligations pendant la construction à moins que vous le fassiez à même le capital?

M. BENNETT: Vous êtes autorisé à le faire.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle est la différence?

M. BENNETT: Une est l'intérêt payable sur termes fixés par une émission d'obligation.

L'hon. M. PUGSLEY: A même quel fonds allez-vous payer l'intérêt?

M. BENNETT: A même le fonds même.

L'hon. M. PUGSLEY: Alors, il est porté au capital.

M. JOHNSTON, C.R.: Lorsque vous payez intérêt sur l'obligation, vous payez à un créancier de la compagnie, et dans l'autre cas, vous payez à un actionnaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne vaut-il pas mieux prélever votre argent sur le capital souscrit que d'avoir recours à une émission d'obligations? Il vous faut voir d'une manière ou d'une autre à payer l'intérêt au capitaliste dans l'intervalle. Il ne reçoit pas de dividende et pourquoi ne recevrait-il pas intérêt sur sa part du capital, au lieu de l'appliquer au détenteur d'obligations?

M. BENNETT: Si un homme a souscrit $100 au capital-actions de la compagnie, et que la voie ne soit pas terminée en dix ans, l'argent lui est remis en intérêts.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois cela. Si d'un autre côté vous avez une émission d'obligations, et que vous payez intérêt à même cet argent, quelle différence cela fait-il?

M. BENNETT: La seule différence est ce que M. Johnston a dit—la différence entre l'actionnaire et le créancier. Ne vaudrait-il pas mieux le rédiger comme suit: "Les directeurs peuvent, s'ils le jugent à propos, sujet à l'approbation de la Commission," etc. Que la Commission des chemins de fer décide.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela dépend jusqu'à quel point vous allez donner à la commission le contrôle financier de la compagnie pendant la construction.

M. CARVELL: J'approuve M. Bennett sur ce point. Nous savons, d'après la manière de construire les chemins de fer au Canada, que les actionnaires ne souscrivent pas beaucoup d'argent. Ils comptent sur les subventions publiques et sur l'aide aux chemins de fer, et je ne vois pas pourquoi un homme qui place quelques dollars pour avoir un mot à dire et avoir l'avantage de posséder une action du capital, recevrait intérêt sur son placement dès le départ, sans savoir si l'entreprise réussira ou non. Si j'entre en affaires avec le ministre des Chemins de fer, il nous faut faire payer l'entreprise avant de recevoir des intérêts.

L'hon. M. COCHRANE: En calculant le coût de l'entreprise vous ajoutez l'intérêt sur le placement.

M. BENNETT: Si je place $5,000 dans une entreprise de tramways électriques dans une ville, et qu'il faille deux ans pour construire cette voie électrique, je ne reçois pas d'intérêt sur mon argent pendant ce temps.

L'hon. M. COCHRANE: A moins que vous donniez des obligations.

M. CARVELL: Vous recevez l'intérêt sur votre placement.

L'hon. M. COCHRANE: Mais vous avez l'argent et vous devez payer intérêt sur cet argent.

M. CARVELL: Pas l'intérêt sur le capital.

L'hon. M. COCHRANE: Mais sur le coût de la voie. Je crois, M. Pugsley, que vous punissez l'homme qui avance l'argent au lieu de l'emprunter.

M. CARVELL: Mais il ne l'avance pas.

L'hon. M. Cochrane: Peut-être qu'il ne l'a pas fait en pratique.

Le Président: Vous l'encouragez.

M. Johnston, C.R.: Vous ne pouvez le faire dans toute autre compagnie. Pourquoi le ferions-nous en chemin de fer?

M. Bennett: Si le comité désire conserver cette clause, mettons-y une sauvegarde qui se lirait comme suit: " Les directeurs pourront, s'ils le jugent à propos, et avec l'approbation de la commission— "

L'hon. M. Cochrane: Je ne m'opposerais pas à cela.

M. Bennett: M. Chrysler n'aime pas cela.

M. Sinclair: Je ne l'aime pas non plus.

M. Chrysler, C.R.: Les articles 92 et 129, tels que rédigés, sont incompatibles. L'article 92 dit qu'ils peuvent payer intérêt sur le capital payé à l'avance, mais cet intérêt ne devra pas être payé à même le capital souscrit. M. Pugsley et M. Carvell ont fait remarquer qu'il doit être payé à même quelque autre source, vente de valeurs ou autre chose. L'article 129 établit une exception et dit que vous pouvez le payer à même le capital. Les deux ne peuvent s'accorder.

Le Président: Que suggérez-vous?

M. Chrysler, C.R.: Si le comité est d'avis que cela doit continuer, je conseillerais d'enlever le proviso de l'article 129—

Le Président: Enlever le paragraphe "B"?

M. Johnston, C.R.: Non, enlevez tout le proviso.

M. Chrysler, C.R.: Alors, l'article 92 dira que vous pouvez payer intérêt mais non à même le capital souscrit.

M. Sinclair: Je ne voudrais pas rendre encore plus difficile l'obtention d'argent pour construire les chemins de fer.

L'hon. M. Pugsley: L'article 92 et l'article 129 se rapportent à deux cas entièrement différents. L'article 92 se rapporte à un homme qui a payé à l'avance, qui a prêté de l'argent à la compagnie. Il y a une disposition à ce sujet. Puis l'article 129 se rapporte au cas d'un homme qui a payé en entier tout ce qu'il doit payer et lui permet de recevoir l'intérêt pendant la construction seulement, au taux de 5 pour 100, ce qui, naturellement, sera pris à même le capital.

M. Bennett: Il y a là un principe certain.

L'hon. M. Pugsley: Il semble que si vous pouvez encourager une compagnie à construire sa voie à même son capital-actions au lieu de recourir à une émission d'obligations, cela est beaucoup mieux.

M. Bennett: L'article 129 décrète que l'intérêt peut être payé sur toutes sommes réellement payées en espèces.

L'hon. M. Pugsley: Le gouvernement essaie d'encourager l'avancement de l'argent.

M. Bennett: Cet article existe depuis dix ou douze ans.

Le Président: Le comité approuve-t-il la suggestion de M. Chrysler?

L'hon. M. Pugsley: Je serais plutôt opposé à donner à la Commission des pouvoirs étendus sur les affaires particulières d'une compagnie. La loi telle que rédigée a causé peu de mal.

Le Président: Le comité est-il d'avis de laisser l'article 129 tel que rédigé?

M. Bennett: J'y suis opposé, mais je ne pousserai pas la chose plus loin.

L'article est adopté.

Sur l'article 132—Obligations, hypothèques et pouvoirs d'emprunts.

L'hon. M. PUGSLEY: Le paragraphe (*a*) dit que les obligations devront être signées par le président, puis on donne le pouvoir de lithographier sa signature sur les obligations. Ce pouvoir peut être nécessaire mais est très extraordinaire.

M. CARVELL: Je le crois aussi.

L'hon. M. PUGSLEY: Puis le paragraphe dit que même dans le cas où les obligations ne seraient pas signées par le président, ou par le secrétaire d'alors, ces obligations seront valides. Je crois que vous devriez stipuler qu'il devrait y avoir preuve *prima facie* que les signatures sont celles des officiers de la compagnie.

L'hon. M. LEMIEUX: Il peut se faire que ce soit la signature réelle du président qui soit lithographiée.

L'hon. M. PUGSLEY: Plus que cela, les personnes dont les signatures sont lithographiées n'ont pas besoin d'être officiers au moment même.

M. JOHNSTON, C.R.: Une clause à peu près semblable à celle-ci est maintenant insérée dans toutes les hypothèques modernes garanties par des obligations. L'idée est qu'un très grand nombre d'obligations—disons 10 millions—seront émises en même temps, et la signature du président sera lithographiée. Le président peut changer ou mourir, et il peut y avoir un autre président ou un autre secrétaire.

M. BENNETT: Ceci prévoit un cas qui s'est déjà présenté dans la pratique. Les obligations furent signées et lithographiées avec la signature du président de la compagnie, puis ce dernier mourut entre la date de leur achèvement et de l'autorisation de leur émission et la date à laquelle elles furent réellement émises et certifiées par la compagnie de garantie ou par quiconque a certifié qu'elles étaient exactes. C'est pour régler les cas semblables que nous avons inséré cette disposition que comporte tout acte garanti.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est juste, mais le paragraphe ne fournit aucune explication relativement à ceux qui doivent certifier les obligations.

M. BENNETT: Quelquefois c'est une compagnie de garantie et dans d'autres cas, un particulier. Par exemple, en Angleterre, ils suivent encore l'ancienne pratique de certification par les représentants des détenteurs de débentures. Dans ce pays, nous avons la certification par une compagnie de garantie.

M. CARVELL: Je suppose que cela regarde les compagnies de chemin de fer plus que tout autre, mais je trouve extraordinaire que l'on émette des obligations sans qu'elles soient signées.

M. JOHNSTON, C.R.: L'autre jour, il y a eu une émission d'obligations du gouvernement d'Ontario pour un montant de $8,300,000. Aucune mesure ne fut prise pour faire lithographier la signature du trésorier provincial et je crois qu'il a dû consacrer une semaine à signer ces obligations.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi ne consacrerait-il pas une semaine à l'accomplissement de ce devoir? Je crois que nous devrions forcer les compagnies à être prudentes sur les questions de ce genre. J'ai vu un cas très grave dans la cité de Saint-Jean, il y a quelques années, relativement à des obligations émises par les syndicts des écoles. Dans ce cas particulier la question soulevée se rapportait à la signature du président des syndicts. Si on peut obtenir la signature, pourquoi ne pas la faire lithographier?

M. BENNETT: Il y a eu le cas de la *Great Fringal Trading Company*, dans lequel le sceau a été employé parce qu'on ne l'avait pas fermé à clef comme on devrait le faire; mais ce cas est prévu, comme M. Johnston l'a dit, par la disposition que contient chaque obligation d'une compagnie de chemin de fer, " cette obligation ne deviendra effective que lorsqu'elle aura été certifiée par ", etc.; et ici le mot " certifiée " suppose certifiée par quelqu'un.

L'hon. M. COCHRANE: Cela ne la couvre pas très bien, car on ne dit pas par qui elle doit être certifiée.

ANNEXE No 2

L'hon. M. PUGSLEY: Si cet article stipulait qu'aucune obligation ne sera émise à moins d'être contresignée par le président ou par une compagnie de garantie, cela réglerait la question.

M. BENNETT: Jusqu'à ce qu'elle ait été certifiée.

L'hon. M. PUGSLEY: Si elle était contresignée par le président ou par une compagnie de garantie vous auriez alors une sauvegarde, mais cet article ne dit pas cela.

M. BENNETT: Je croyais que M. Johnston avait placé le mot "certifiée" dans ce but.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais d'après cet article, il n'est pas nécessaire d'en agir ainsi. Nous permettons aux compagnies de faire lithographier des signatures, mais nous ne déterminons pas la manière dont l'obligation doit être certifiée; il n'y a aucune sauvegarde.

M. BENNETT: Remarquez, docteur Pugsley, j'avais oublié la disposition qu'aucune obligation ne peut être émise avant qu'elle soit signée par le président ou l'un des vice-présidents, ou un directeur, et contresignée par le secrétaire, ou un aide, ou secrétaire local de la compagnie, pourvu que la signature du président, sur l'obligation, et la signature du trésorier ou du secrétaire, sur les coupons, puissent être lithographiées, de sorte que nous avons la signature sur les obligations; nous étions tous deux dans l'erreur.

L'hon. M. PUGSLEY: Alors, vous donnez liberté absolue à quelques employés secondaires, lesquels peuvent avoir en leur possession un millier d'obligations portant la signature du président, et tout ce qu'ils auraient à faire, serait de signer leur nom, quelque subalterne en vertu de cette loi peut agir ainsi et vous n'exigez pas que l'obligation soit certifiée.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai ici quatre billets d'une valeur minime du gouvernement fédéral et tous portent une signature différente, mais ce sont des signatures réelles.

M. BENNETT: Les Etats-Unis émettent des billets sans aucune signature. En voici (il les montre), ils sont lithographiés. Vous voyez que cet article suit l'ancienne pratique, mais les Etats-Unis ne croient pas nécessaire que quelqu'un signe leurs billets, et ils en émettent par millions.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous la clause 132?

L'hon. M. PUGSLEY: Je m'y oppose, tel qu'elle est rédigée.

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois que les obligations devraient être signées par qui de droit.

Le PRÉSIDENT: Le président signe les obligations.

M. SINCLAIR: Je crois qu'une signature suffit avec l'attestation.

M. CARVELL: Je n'avais pas remarqué d'abord qu'il y avait une signature réelle.

M. JOHNSTON, C.R.: On exige une signature réelle, celle du président peut être lithographiée, mais il doit y avoir une signature réelle.

L'hon. M. PUGSLEY: On a vu le cas où il y a eu un excès d'obligations émises par un subalterne de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Il y a eu des rumeurs relativement à certaines obligations d'Angleterre que l'on avait envoyées ici.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi ne pas dire que chaque obligation devra être certifiée par la signature du président, ou du fidéicommissaire ou compagnie de garantie, ce serait là une sauvegarde?

M. BENNETT: La réponse à l'objection est bien simple. Personne n'achètera une valeur sans un certificat. C'est là la meilleure sauvegarde que vous puissiez avoir.

M. CHRYSLER, C.R.: Et le fidéicommissaire est responsable.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais supposant que vous n'avez pas de fidéicommissaire?

M. BENNETT: Personne ne les achètera sans un certificat.

M. CHRYSLER, C.R.: Les valeurs du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc sont émises avec l'acte du fidéicommissaire.

M. BENNETT: Les débentures-actions et les anciennes obligations sont couvertes par un acte de fidéicommissaire dans le cas du Pacifique-Canadien et toutes les obligations du Grand-Tronc sont couvertes par un certificat du même genre.

L'hon. M. PUGSLEY: La difficulté est que nous sommes à légiférer sur une seule question d'argent, et quelqu'un s'adresse au parlement pour en obtenir une charte, et on demande que les valeurs portent une signature véritable, mais les intéressés répondent: "Voyez quelle somme de travail cela demande, les compagnies de chemins de fer en sont dispensées, pourquoi devrions-nous le faire?"

M. BENNETT: La *Canada Cement Company* a émis des obligations pour un montant de quelque six millions et ces obligations portaient la signature du président lithographiée, mais la signature du secrétaire y était véritable et les obligations ont dû être certifiées. Il y a deux sauvegardes. L'une, la signature véritable que portent les obligations, l'autre, le certificat réel.

M. CARVELL: Ici, on exige une signature véritable.

L'hon. M. PUGSLEY: Qui peut être celle d'un simple commis.

M. BENNETT: Du secrétaire.

L'hon. M. PUGSLEY: On n'exige même pas la signature du secrétaire.

M. BENNETT: Je me rappelle d'un cas en pratique dans lequel j'ai dû obtenir une résolution spéciale pour nommer un homme, en Angleterre, secrétaire local, vu que les débentures étaient imprimées dans ce pays.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette pratique peut bien aller pendant des années, lorsque tout à coup les gens apprennent qu'un commis de confiance a disparu avec un certain nombre d'obligations.

M. JOHNSTON, C.R.: Sir Henry Drayton est d'avis que l'on devrait insérer les mots "ou le vice-président ou l'un des vice-présidents" après le mot "président" dans la 21me ligne, parce que, dans le passé, on a adopté une clause donnant à ces officiers pouvoir de signer les obligations.

M. BENNETT: Ou un directeur.

M. JOHNSTON, C.R.: Si on veut laisser un directeur signer les obligations, peut-être vaut-il mieux qu'il prenne la plume en main. Pour ce qui est du président ou du vice-président, si vous permettez de lithographier la signature du président....

M. BENNETT: C'est là la meilleure raison au monde, à cause des raisons que le docteur Pugsley a exposées ici aujourd'hui.

M. JOHNSTON, C.R.: Votre point est que vous relevez le président de l'obligation de signer, mais personne autre.

M. CARVELL: Nous suivons l'ancienne loi que les valeurs ne peuvent être émises à plus de 5 pour 100 d'intérêt, savoir si en pratique il ne vaudrait pas mieux changer cela. Supposons qu'une compagnie de chemin de fer soit forcée de vendre des valeurs portant 5 pour 100 et que ces dernières tombent à 60 ou 70. J'ai des doutes sur l'avantage de cette pratique.

M. CHRYSLER, C.R.: En somme, ils devraient avoir le droit de juger s'ils obtiendront un plus haut prix pour leurs obligations avec un intérêt plus élevé.

M. CARVELL: Qu'en vendant la valeur à 5 pour 100 avec escompte.

M. CHRYSLER, C.R.: Ils seraient mieux avec une obligation à 6 pour 100 à 90. C'est une question de marché souvent.

M. BENNETT: Cette question est constamment soulevée relativement aux chemins de fer, aux Etats-Unis.

M. SINCLAIR: Fixeriez-vous le taux à 6 pour 100, M. Carvell?

M. CARVELL: J'aimerais à laisser la chose à la discrétion de la compagnie.

M. BENNETT: Fixez un maximum.

M. CARVELL: Mettez 6 pour 100 alors.

L'hon. M. PUGSLEY: 5 pour 100 est le même taux que l'intérêt accordé aux actionnaires.

M. CARVELL: Il s'est opéré un changement merveilleux dans l'état financier du monde.

Le PRÉSIDENT: Il y aura retour aux mêmes anciennes conditions.

M. BENNETT: J'aimerais à le croire.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela dépendra des affaires après la guerre.

L'hon. M. COCHRANE: Quel mal y a-t-il à adopter 6 pour 100 au lieu de 5?

M. BENNETT: Aucun.

L'hon. M. COCHRANE: Cela ne les force pas à émettre ce taux.

M. BENNETT: C'est facultatif. Relativement à l'émission de valeurs, je suis d'avis qu'aucune ne devrait être émise sans l'approbation d'un bureau quelconque. Je puis avoir tort, je ne crois pas qu'aucune corporation de chemins de fer ne devrait être autorisée à grever sa voie d'obligations sans soumettre les documents et papiers qui s'y rapportent, et l'émission projetée, et le taux, à la Commission des chemins de fer, ou à une cour de commerce, si vous le voulez. Je crois aussi que les entreprises industrielles à charte fédérale devraient également soumettre leurs projets pour la même raison.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suppose que cela demanderait une loi générale.

M. BENNETT: Oui. Dans le cas des chemins de fer, la Commission devrait l'approuver. Du moment qu'elle devient une entreprise existante—qu'elle n'est plus sur le papier seulement—elle devrait être sous le contrôle de cette commission, pour ce qui est de la capitalisation, des actions et des valeurs émises, des édifices, de la route, du choix des pentes et de l'accommodation du public. En d'autres termes, on ne devrait pas émettre plus d'obligations qu'il n'en faut pour construire la voie, un capital plus élevé qu'il ne le faut, et la nature des valeurs émises devrait être soumise au jugement de quelqu'un joint à la Commission à cette fin.

M. CARVELL: Est-ce que le parlement n'a pas adopté quelques clauses à cet effet au cours des dernières années?

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a l'article 146 que nous trouverons plus loin. Ce sera le temps de discuter cette question.

M. BENNETT: Cet article ne devrait pas être laissé tel qu'il est.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a un changement grammatical dans le paragraphe (b) de la clause 2. On devrait enlever les mots "certificats pour ce capital".

L'article 132 est adopté avec amendements.

Sur l'article 133.—Valeurs garantissant des emprunts ou avances.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a quelques années, il a été déclaré dans une cause, en Angleterre, que des valeurs émises par une compagnie et données en garantie à une banque, et ensuite rachetées, avaient été annulées par le fait du rachat et ne purent être réémises.

M. CHRYSLER, C.R.: Ils ont prétendu que c'était une émission, et que vous ne pouviez les émettre de nouveau. Après avoir payé un emprunt et l'avoir retiré, vous n'avez pu le vendre de nouveau.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a une clause semblable dans la loi concernant les compagnies du Canada.

Sur l'article 138.—Autre remise, dépôt ou enregistrement non nécessaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que cela doive être adopté. Je crois que les compagnies de chemin de fer devraient enregistrer leurs hypothèques aux bureaux ordinaires d'enregistrement de la province dans laquelle la voie ferrée est située, de sorte que quiconque s'y rend peut y voir le titre et les charges. Il ne devrait pas suffire de déposer les pièces chez le secrétaire d'Etat.

M. SINCLAIR: Voulez-vous dire dans chaque comté?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, dans chaque comté que traverse la voie ferrée.

L'hon. M. LEMIEUX: Appliquerez-vous cela au Transcontinental?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, la dépense n'est pas énorme.

M. CARVELL: Ne serait-ce pas une chose sérieuse si vous demandiez au Pacifique-Canadien d'enregistrer une hypothèque dans chaque comté du Canada dans lequel il y a un bureau d'enregistrement et un bureau de titres des terres?

M. JOHNSTON, C.R.: Et contre chaque lopin de terre?

M. CARVELL: Vous ne pourriez pas diviser la propriété.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, tout ce que vous auriez à faire serait d'enregistrer une hypothèque générale.

L'hon. M. LEMIEUX: Il vous faudrait enregistrer un volume.

L'hon. M. PUGSLEY: Il pourrait être difficile de le faire avec le système Torrance. Je n'insisterai pas. Quelle est la raison de la disposition à la fin de cet article décrétant que rien de ce que contient l'article n'affectera toute question en litige ou finalement décidée devant une cour le 27 avril 1907?

M. CHRYSLER, C.R.: Cela se trouvait dans la loi de 1907. Il n'y a aucune raison de l'y laisser maintenant.

L'hon. M. PUGSLEY: Il semble étrange de fixer cette date dans cet article, à moins d'une raison quelconque.

M. CHRYSLER, C.R.: Ceci vient des articles 6 et 7, Edouard VII, " en quelque temps que ce soit par tout acte du parlement passé antérieurement ou plus tard." Puis on l'a conservé ici, parce que c'est là la date de l'adoption de cette loi. Il n'y a pas de raison de l'y laisser maintenant.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne serait-il pas bien d'enlever tout après le mot "exigence" dans la vingt-cinquième ligne de l'article?

M. JOHNSTON, C.R.: La raison pour laquelle on l'y a placée lors de l'amendement de la loi semble ne plus exister.

Le PRÉSIDENT: Nous allons alors biffer cela.

M. JOHNSTON, C.R.: Les références resteront.

L'article est amendé et adopté.

Sur l'article 139—Preuve des pièces déposées.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne devrions-nous pas adopter les mots " signifiant être certifié comme étant une copie authentique " dans la 35e ligne? D'abord vous dites qu'il devra être certifié, puis il devra être remis sans preuve. La rédaction des deux phrases est incompatible. Je crois qu'il suffirait de dire " signifiant être certifié ".

M. JOHNSTON, C.R.: Dans l'autre cas nous avions la protection additionnelle du sceau. Il devait être signé par le secrétaire de la Commission des chemins de fer, sous le sceau de la Commission. Est-ce que le sous-secrétaire archiviste général du Canada se sert d'un sceau?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui.

M. CARVELL: Cela rendra plus facile pour le requérant se servant du document de prouver son authenticité.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sera une preuve *prima facie* de l'original sans la preuve de la signature. Ailleurs, il est dit qu'il doit être certifié. Conséquemment, il vous faudrait le prouver quand même.

L'article est amendé et adopté.

Sur l'article 140—Classification des valeurs.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que le comité n'est pas d'avis que dans la troisième ligne de cet article les mots devraient être "classifiées contre" au lieu de "classifiées sur"?

M. CARVELL: Je n'en suis pas aussi sûr.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une hypothèque sur une propriété. L'idée est d'en faire une hypothèque sur une propriété. C'est une hypothèque sur toute chose.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est là une rédaction étrange. Cela diffère beaucoup de l'article sur lequel on l'a copié.

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai rédigé une clause alternative. Je propose d'y substituer la clause suivante: "Les valeurs ainsi autorisées et les actes hypothécaires garantissant respectivement ces valeurs seront inscrits contre la compagnie et sur les immunités, les entreprises, les droits, revenus, loyers et recettes, et la propriété réelle et personnelle de ces choses, et que les droits de propriété, s'il y en a, établis par ces actes hypothécaires soient sujets cependant au paiement des peines et des frais d'exploitation du chemin de fer autorisés en ceci."

M. CARVELL: La pratique suivie récemment, relativement à cette législation, est de placer l'exception au commencement: "sujets au paiement des peines et des frais d'exploitation."

M. JOHNSTON, C.R.: Vous suggérez de renverser la phrase?

M. CARVELL: Oui, c'est la méthode suivie presque partout dans la rédaction.

M. CHRYSLER, C.R.: Je trouve ici l'expression "sujets à toute restriction ou exception légale contenue dans l'acte hypothécaire". Cela ne se trouvait pas dans l'article original.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne puis trouver ce que cela signifie.

L'article est adopté.

Sur l'article 145, clause 2—Billets de la compagnie, comment les faire.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Biggar vous a-t-il parlé, M. Chrysler, au sujet des signatures des billets? Cette question est traitée dans la clause 2.

M. CHRYSLER, C.R.: Non, mais j'ai un mémoire relativement à l'introduction des mots "ou trésorier". Le trésorier du Grand-Tronc est l'officier qui certifie tous les documents de la compagnie.

M. JOHNSTON, C.R.: Alors, je proposerais d'ajouter les mots "ou trésorier" à la 12e ligne de cette clause. Celle-ci décrétera alors que les billets acceptés par la compagnie doivent être contresignés par le secrétaire ou le trésorier de cette dernière.

La clause est adoptée tel qu'amendée.

L'article amendé est adopté.

Le comité s'ajourne jusqu'au mardi, 1er mai.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI, 1er mai 1917.

Le comité spécial se réunit à 11 heures, a.m.

Sur l'article 144—Transfert par tradition ou par écrit, si elles sont enregistrées.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Ruel, représentant légal du *Canadian-Northern*, fait remarquer deux choses qui, d'après lui, devraient être amendées, dans cet article. La clause 2 de l'article 144 se lit comme suit:

"Lorsqu'elles sont ainsi enregistrées, elles sont transférables par écrit enregistré de la même manière que dans les cas d'un transport d'actions."

Ceci s'applique aux valeurs émises par une compagnie de chemin de fer, telles que des obligations. M. Ruel fait remarquer que lorsque des obligations sont enregistrées la manière de les transférer est d'endosser l'obligation elle-même, et que la compagnie de garantis conserve les transferts enregistrés et non pas la compagnie de chemin de fer. Il suggère conséquemment que cette clause se lise comme suit:—

"Lorsqu'elles seront ainsi enregistrées, elles seront transférables au moyen de transferts écrits, enregistrés de la manière stipulée dans l'acte ou les actes hypothécaires."

M. NESBITT: Ceci semble juste.

M. JOHNSTON, C.R.: Enlevez le mot "même" et les mots "comme dans le cas d'un transfert d'actions" et ajoutez ces mots: "stipulée dans l'acte ou les actes hypothécaires."

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que l'on devrait dire, "de la manière prescrite" au lieu "de la manière stipulée".

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, ce serait mieux.

L'article est adopté tel qu'amendé.

Sur l'article 145, clause 4—Aucun billet payable au porteur

M. JOHNSTON, C.R.: M. Ruel fait remarquer que cette clause défend absolument à une compagnie de chemin de fer d'émettre des valeurs payables au porteur. Comme question de fait, quelques billets à brève échéance, qu'émettent les compagnies de chemins de fer, sont payables au porteur, et cet article ne visait pas ces derniers, mais devait empêcher les compagnies de chemin de fer d'émettre des billets qui passeraient comme l'argent.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi les émettraient-elles payables au porteur?

M. JOHNSTON, C.R.: Ce ne sont que des billets à brève échéance. Ces derniers sont ainsi émis et sont négociables sans endossement.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est la même disposition que l'on trouve dans la loi concernant les compagnies.

M. NESBITT: Je ne vois pas au juste pourquoi ils seraient payables au porteur, ou quel avantage on en retirerait.

L'hon. M. PUGSLEY: Le but est d'empêcher toute compagnie de remplir le rôle d'une banque, d'émettre des billets que l'on pourrait utiliser comme argent.

M. NESBITT: Vous pouvez l'appeler un billet. C'est le nom qu'on donne souvent.

M. JOHNSTON, C.R.: Enlevez le mot "ou" dans la 20me ligne, juste avant le mot "destiné".

L'article est adopté tel qu'amendé.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne crois pas que cela fasse.

Sur l'article 147—Dépôt du contrat faisant preuve de la location, etc., du matériel roulant.

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article traite des reçus d'emprunts et il dit que si le contrat se rapportant à la location ou à la condition du reçu d'emprunt est enregistré d'une certaine manière, ce contrat sera valide. Il est réellement entendu qu'il sera valide contre toutes les parties et non pas seulement entre les parties au contrat, et je crois que nous devrions ajouter les mots "contre toutes les parties". L'idée est de le rendre valide contre toutes les parties.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que vous donniez plus de force à l'article en ajoutant le mot. Je crois qu'il serait aussi bien d'arrêter au mot "propriété" dans la 20e ligne. Vous aviez copié la loi provinciale et je ne crois pas que vous lui donniez plus de force en disant qu'il sera valide contre toutes les parties.

M. CHRYSLER, C.R.: Si vous examinez l'article 21, qui est presque semblable, il y est d'une manière plus précise là.

L'article 221 se lit ainsi:

> "Un contrat de vente de terres sera valide et bien que dans l'intervalle ces terres sont devenues la propriété d'un tiers"——

C'est là une déclaration précise et ceci n'en est pas. Ceci ne veut pas dire les acheteurs ou créanciers hypothécaires ou ayants droit subséquents.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me paraît un peu plus fort tel qu'il est. Si vous dites, "toutes les parties" vous le limitez aux parties au contrat.

M. JOHNSTON, C.R.: On devrait peut-être dire "contre toutes personnes", et le mot "personnes" aurait la signification donnée par la loi concernant l'interprétation des lois.

M. NESBITT: Ce serait plus clair de dire contre toutes les parties.

Le PRÉSIDENT: La clause 147 sera amendée dans la dernière ligne en ajoutant les mots "contre toutes personnes".

L'article est adopté tel qu'amendé.

Sur l'article 148—La compagnie ne peut acheter des actions de chemin de fer.

M. NESBITT: Quelqu'un peut-il me dire pourquoi cet article est dans la loi? Je ne vois pas pourquoi la compagnie ne pourrait acheter leurs obligations, si elle le désire.

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci remonte à il y a douze ans. Est-ce que le comité n'est pas d'avis que vu que nous légiférons pour l'avenir, nous pourrions biffer tout cela?

L'hon. M. GRAHAM: Le but était de protéger certaine transaction antérieure à cette date.

L'hon. M. PUGSLEY: S'ils avaient acquis les actions avant cela ou même jusqu'à présent, ce serait juste, parce que l'article ne parle que pour l'avenir.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a deux questions en ceci. Relativement à la défense faite à une compagnie d'acheter ses propres actions, cette disposition est très ancienne

et contraire à la loi dans tous les pays, parce que la compagnie diminuerait son capital. Cinq pour cent par année pendant vingt ans enlèverait tout le capital de la compagnie.

M. MACDONELL: C'est un procédé de remontage.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, et n'est pas légal sauf sans permis spécial, dans un but particulier, si vous vouliez diminuer votre entreprise d'une façon quelconque.

M. NESBITT: Je comprends très bien au sujet de compagnies achetant leurs propres actions, mais relativement aux autres actions?

M. JOHNSTON, C.R.: Ceci en défend l'achat.

M. NESBITT: Elles le font toutes.

M. MACDONELL: L'article empêche une compagnie de chemin de fer exploitant une certaine voie ferrée d'acquérir et d'exploiter une autre voie.

L'hon. M. GRAHAM: Le trouble relativement à ce point se trouvait dans le fait qu'une compagnie supposée être une concurrente n'en était pas une en réalité lorsqu'une autre l'achetait et l'exploitait à son profit propre. Que signifie la référence au 1er février 1904?

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que l'article ne souffrirait pas si on enlevait cela. C'est la date de mise en vigueur de la loi de 1903; on l'a insérée pour exempter toutes les transactions antérieures, mais je ne crois pas qu'il y ait raison de conserver cette date.

M. JOHNSTON, C.R.: Ce proviso pourrait très bien être biffé.

L'hon. M. PUGSLEY: Enlevez tout après le mot "valeur".

M. JOHNSTON, C.R.: Et toute la phrase devrait être précédée des mots "sauf tel que prévu différemment plus haut" ou des mots semblables; parce que, plus loin, l'article 152 exige l'autorisation de la Commission des chemins de fer et de l'exécutif relativement aux projets d'acquisition d'actions dans d'autres compagnies dans le but de s'amalgamer. Ce devrait être une prohibition qualifiée, "aucune compagnie ne devra, sauf tel que prévu différemment dans cette loi".

L'hon. M. GRAHAM: Une loi spéciale aurait la priorité sur un article de ce genre.

M. MACDONELL: Je soulèverai cette question devant le comité plus tard et j'en discuterai le principe.

M. NESBITT: Dans un de ces articles il est stipulé que les dispositions ont la priorité sur la loi spéciale, et dans d'autres cas, que cette dernière a la priorité sur les premiers. Que dites-vous dans le cas de cet article?

M. JOHNSTON, C.R.: Retournez à l'article 3, paragraphe "b", et vous verrez qu'il est décrété que dans les cas où les dispositions de cette loi et de toute loi spéciale adoptée par le Parlement du Canada, se rapportent à la même question publique, la loi spéciale antérieure, en tant que cela est nécessaire, aura la priorité sur les dispositions de cette loi. Conséquemment, si vous aviez à traiter avec un chemin de fer qui a l'intention d'acheter des actions d'une autre compagnie, si la loi spéciale l'y autorisait, elle en aurait le pouvoir en dépit des dispositions de l'article 148.

L'article est adopté tel qu'amendé.

M. BENNETT: Cet article peut leur permettre d'acheter des actions d'autres compagnies situées en dehors du Canada.

M. JOHNSTON, C.R.: Ceci serait *ultra vires*.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez biffer les mots "dans le Canada".

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne crois pas que cela ferait.

M. BENNETT: Les mots "dans le Canada" sont de trop.

L'hon. M. GRAHAM: Les compagnies de chemins de fer s'adressent à l'exécutif pour obtenir le droit d'acheter des valeurs dans une autre compagnie située en dehors du Canada maintenant.

M. SINCLAIR: Avez-vous des objections à cela?

L'hon. M. GRAHAM: Non, mais nous disons "dans le Canada". La voie du *Canadian-Northern* se rendant à Duluth ne pourrait acquérir ces obligations sans le consentement du gouvernement canadien.

L'article est adopté tel qu'amendé.

Sur l'article 152—Traité pour la vente, la location, ou la fusion d'un chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Les mots dans cet article "qui relève ou non de l'autorité législative du Parlement du Canada" couvrent le point que nous discutons.

M. BENNETT: Mais quand vous accordez des chartes spéciales il vous faut stipuler que la compagnie peut se fusionner avec un certain nombre donné de chemins de fer dont l'un appartient à une compagnie devant entièrement son existence à une législation provinciale. Cela couvre le cas.

L'hon. M. GRAHAM: Prenez le cas où une ligne principale désire opérer une fusion avec une autre ligne et faire de cette ligne un embranchement de la ligne principale. Si l'embranchement avait été autorisé par une loi provinciale et la fusion autorisée par le Parlement du Canada, alors tel que je le comprends cette ligne d'embranchement deviendrait par le fait à l'avantage général du Canada. Je crois que cela est un peu fort.

M. BENNETT: Ce cas tombe entièrement sous l'effet de cette loi.

L'hon. M. GRAHAM: Sans le consentement de la législature du tout?

M. BENNETT: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Cela me semble pousser la chose un peu loin. J'ai toujours pensé que le seul moyen d'exercer un contrôle sur les chemins de fer c'est de les mettre sous l'autorité du Parlement fédéral.

L'hon. M. PUGSLEY: Comme de raison on pourrait s'en assurer en insérant une disposition défendant à la compagnie d'acheter un embranchement sans un arrêté en Conseil.

Article adopté.

Article 155—Les directeurs peuvent conclure des traités concernant le trafic.

M. NESBITT: Pourquoi les mots "la compagnie peut" sont-ils soulignés?

M. JOHNSTON, C.R.: L'ancienne loi disait simplement "les directeurs". Maintenant le texte se lit comme suit: "Les directeurs de la compagnie peuvent." Je ne vois pas qu'il y a aucune différence. Je pense que l'article devrait se lire "La compagnie peut à toute époque, etc."

M. MACDONELL: Je n'ai pas lu l'article avec attention, mais je crois qu'un traité fait entre compagnies de chemins de fer au sujet du trafic auquel le public est intéressé devrait être soumis à la Commission des chemins de fer pour être approuvé.

L'hon. M. COCHRANE: Il doit être soumis à la Commission des chemins de fer.

M. BENNETT: Dans la dernière partie de l'article se trouvent les mots "ou leurs navires". Cet article ne vise que les navires naviguant sur les eaux intérieures, mais d'après l'acception large qu'on pourrait lui donner on pourrait interpréter cet article comme pouvant s'appliquer aussi bien aux navires océaniques. Cette interprétation aurait une portée considérable et dans le cas d'une compagnie de chemin de fer possédant des navires elle pourrait donner à cette compagnie un avantage sur une autre compagnie au point de vue des navires et du trafic océanique. L'article se lit: "des traités peuvent avoir lieu, en Canada ou ailleurs, pour l'échange du trafic entre leurs chemins de fer ou leur navires", etc. L'article ne vise réellement pas les navires

océaniques mais tend à désigner cette classe de bateaux-passeurs comme ceux qui naviguent dans les eaux des lacs à l'intérieur du Canada, mais son application en pratique peut être bien différente du but proposé. De plus vous vous rappellerez sans doute que la commission de Commerce Internationale a récemment déclaré que les compagnies de chemins de fer ne devaient pas posséder de navires. Le Grand-Tronc a été soustrait à l'effet de ce règlement mais la ligne Morgan a été divorcée du *Southern-Pacific.*

M. CHRYSLER, C.R.: Cet article est très important pour plusieurs compagnies tel qu'il est. Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien font une partie du trafic de leurs voies ferrées au moyen de navires. Leur transport se fait de Vancouver à Victoria sur des navires qui sont en réalité une partie de leur ligne de chemin de fer, au moyen de connaissement d'entier parcours pour les marchandises et des billets d'entier parcours pour les voyageurs. Des navires font aussi le service sur les lacs Kootenay et sur tout le parcours du lac Supérieur jusqu'à Montréal. Le trafic d'entier parcours et les connaissements d'entier parcours se font d'après des traités semblables à ceux dont il est ici question sur les lignes de navires qui sont quelque fois les seuls navires sur la route.

M. BENNETT: Il faudrait faire quelque chose pour ne pas donner plus d'avantage à une compagnie de transport océanique par suite du fait qu'elle possède ses propres navires. Quelle disposition faut-il adopter pour éviter cela, je ne le sais à moins qu'un traité de ce genre devra d'abord être approuvé par la Commission des chemins de fer et le Gouverneur en conseil.

M. CHRYSLER, C.R.: Il me semble que les cas de la catégorie de ceux que M. Bennett a à l'esprit sont présentés devant la Commission lorsque la compagnie de chemin de fer soumet son tarif d'entier parcours pour être approuvé.

M. BENNETT: Si cet article est adopté dans sa forme présente il aura une tendance à donner à une compagnie possédant des navires océaniques le monopole du trafic océanique.

Le PRÉSIDENT: Il y a plus loin dans la loi un article visant le transport à l'intérieur.

M. CHRYSLER, C.R.: Mais le sens que M. Bennett veut donner à l'article n'a pas été jusqu'ici démontré.

M. BENNETT: Mais l'interprétation plus large de l'article est possible. J'appuie sur ce point parce que je sais ce qui se fait dans la pratique courante.

M. NESBITT: Est-ce que la Commission ne devrait pas approuver un traité de ce genre.

L'hon. M. PUGSLEY: L'article ne le mentionne pas, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: L'article 358 traite du transport par eau.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet article (155) réglemente, comme M. Bennett le dit, l'échange du trafic entre les chemins de fer et les navires d'une compagnie. Cela ne ferait aucun mal si l'article se lisait: "Les directeurs d'une compagnie peuvent, subordonnément à l'approbation de la Commission, à toute époque, faire, etc."

M. CHRYSLER, C.R.: Tel n'est pas le but de l'article. Ceci ne fait que réglementer l'échange de trafic entre deux sections de deux chemins de fer. Il n'est pas question du tout de taux ni des sommes à être payées. Ces points sont couverts par l'article 336.

L'hon. M. PUGSLEY: L'article parle de la "répartition des taxes". Si une ligne de chemin de fer a des navires le public aurait certainement droit de voyager sur ces navires vu que ces derniers feraient partie d'un service de transport ordinaire, et la compagnie pourrait faire, entre son service de navigation et celui de son réseau, des arrangements préjudiciables au public voyageur. Par conséquent le contrôle de la répartition des taxes ne serait pas une mauvaise idée.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que la Commission exerce un certain contrôle conformément aux termes de l'article 337.

M. JOHNSTON, C.R.: Le paragraphe 3 de l'article 337 stipule:—

> Chaque fois qu'il s'élève des contestations entre les compagnies intéressées au sujet de la répartition des taux d'entier parcours portés à un tarif commun, la Commission peut répartir ces taux entre ces compagnies.

M. BENNETT: Supposez que vous ayez trois lignes transcontinentales exploitant des navires sur l'Atlantique et sur le Pacifique et qu'il y existât deux autres lignes de chemin de fer n'ayant pas de navires. Il devrait y avoir quelque disposition pour empêcher ces dernières compagnies d'être à la merci des grands réseaux au sujet du transport qui doit être dirigé de l'autre côté de l'océan. Le connaissement d'entier parcours devrait être basé d'après les mêmes taux pour le transport océanique que ceux qui sont le privilège de la compagnie qui possède une ligne océanique. Ce n'est pas une question de théorie, non plus. C'est une question qui surgit tous les jours dans la pratique.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous éviterez toute objection possible si vous insérez les mots " les directeurs de la compagnie peuvent, subordonnément à l'approbation de la Commission, conclure tout traité ". Si vous ne faites rien de ce genre une compagnie de chemin de fer qui possède des navires pourra imposer des taux au grand détriment d'une autre compagnie. Les taux pourront être établis en vue de nuire à l'autre ligne et d'amener le trafic à la compagnie ayant le navire.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela obligerait les compagnies de se présenter devant la Commission pour faire approuver les ententes concernant les transactions les moins importantes. Il pourrait même s'appliquer à une entente au sujet d'une seule consignation.

M. SINCLAIR: Je suppose qu'une compagnie de chemin de fer est prié tous les jours de faire des taux spéciaux ou des arrangements particuliers.

M. NESBITT: Si les compagnies de chemins de fer sont obligées d'attendre dans chaque cas que la permission de la Commission soit obtenue, cela impose un retard, et les expéditeurs auront à payer pour ce retard. Je suggérerais de laisser passer l'article. Plus tard si une difficulté du genre de celle que M. Bennett prévoit venait à surgir, nous pouvons revenir à cet article et l'amender. Notre conduite, assurément, ne nous lie pas comme les lois des Mèdes et des Perses.

Le PRÉSIDENT: Je crois que l'article 358 règle la difficulté.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne s'applique pas à ce point. Il ne contient rien qui empêche une compagnie de chemin de fer d'ajuster à son propre avantage les taux à être établis entre le navire et le chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Il place les taux sous le contrôle de la Commission.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il dit que les dispositions de cette loi seront applicables tant que la Commission les jugera applicables.

M. BENNETT: Je ne vois pas pourquoi la suggestion du docteur Pugsley ne serait pas acceptée. Elle couvre le sujet autant qu'il nous est possible de le faire.

M. JOHNSTON, C.R.: La seule objection est qu'elle rendra nécessaire d'amener tant de choses peu importantes devant la Commission..

M. BENNETT: Quelles sont ces choses peu importantes?

M. CHRYSLER, C.R.: Une seule consignation peut être le sujet d'une entente entre compagnies.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand vous en venez à la répartition des taxes pour le transport entre un navire et une compagnie de chemin de fer, c'est une matière des plus importantes. Je ne voudrais pas un seul instant considérer cela comme une chose de

peu d'importance. Pourquoi ne pas subordonner cette entente à l'approbation de la Commission?

M. CHRYSLER, C.R.: Les articles 336 et 337 couvrent ce point. Le premier contient une disposition portant que les compagnies peuvent s'entendre au sujet d'un tarif commun d'entier parcours. Puis l'article 337 dit que si les compagnies ne s'accordent pas, la Commission peut formuler une entente entre elles. Puis si elles ne sont pas d'accord au sujet de la répartition des taux, la Commission peut régler aussi cette question. Nous ne nous occupons pas de taux du tout ici.

M. BENNETT: Il s'agit d'ententes.

M. CHRYSLER, C.R.: Mais il s'agit de la direction du transport.

M. BENNETT: Des traités au sujet du transport sur deux lignes de navires ou routes. C'est là la difficulté.

L'hon. M. PUGSLEY: L'article 155 dit que la compagnie peut d'une manière arbitraire faire la répartition des taxes entre la compagnie et les navires. Maintenant, est-ce que la Commission des chemins de fer ne devrait pas avoir un contrôle quelconque sur cette répartition?

M. CHRYSLER, C.R.: Ce n'est pas ainsi que je comprends l'article 155. Voici ce qu'il dit:

> "Les directeurs de la compagnie peuvent, à toute époque, faire ou conclure des traités ou arrangements, non incompatibles avec les dispositions de la présente loi ou de la loi spéciale, avec toute autre compagnie, en Canada, ou ailleurs, pour l'échange du trafic entre leurs chemins de fer ou leurs navires."

M. BENNETT: Maintenant, continuez.

M. CHRYSLER, C.R.: (Lisant):

> "et pour le partage et la répartition des taxes se rapportant à ce trafic."

M. BENNETT: Maintenant, en vertu de cette disposition, pour citer un cas concret, si une expédition est faite à Liverpool, les deux tiers des taxes peuvent être imposés à la compagnie de transport par terre et un tiers à celle qui fait le transport par eau.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous parlez d'un sujet et le Dr Pugsley touche à un autre. A présent si elles ne s'entendent pas à ce sujet la Commission des chemins de fer a le contrôle de la situation en vertu des articles 336 et 337. Mais relativement au fait, en tant que l'article 358 est concerné, que la loi ne s'applique pas aux navires faisant le service entre le Canada et des pays étrangers, c'est là une toute autre question.

M. BENNETT: Absolument.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité d'adopter cet article sans amendement?

M. BENNETT: Nous pouvons y revenir plus tard.

Article adopté.

Article 158—Requête à la cour de l'Echiquier pour obtenir la confirmation du projet. Enregistrement au port.

M. JOHNSTON, C.R.: Dans le paragraphe 4 les mots "qui l'ont consenti ou que ce projet lie" devraient être rayés. Tel que le paragraphe se lit il dit que les dispositions du projet de loi lorsqu'il sera approuvé seront exécutoires "à l'encontre et en faveur de la compagnie et de toutes les personnes qui l'ont consenti ou que ce projet lie ont le même effet que si elles eussent été décrétées par le Parlement." Certainement si la cour de l'Echiquier confirme le projet il devrait être exécutoire pour toutes les personnes et non pas seulement pour les personnes qui l'ont consenti.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suppose que cela veut dire qu'il peut y avoir des personnes qui n'étaient pas partie au projet ou n'en ont pas reçu avis.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 157 stipule que le projet est réputé ratifié si la proportion requise des porteurs de débentures-actions et des actionnaires ont voté en sa faveur. Si vous y laissez les mots: "qui l'ont consenti, ou que ce projet lie" il me semble que vous atténuez l'effet de la clause précédente.

Article adopté.

Article 161—Vente de chemins de fer subventionnés non tenus en bon état.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne connais rien qui puisse être mieux défini que ce que nous avons ici, mais j'aimerais à savoir si cette disposition a jamais été d'aucun bénéfice dans la pratique.

M. BENNETT: Elle n'a été insérée là que depuis l'acte législatif George V, 1er et 2d.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a environ cinq ans. Est-ce que l'on a jamais donné effet à cette disposition?

M. FAIRWEATHER: Pas de mon temps. C'est seulement un instrument de menace, je crois, dont on ne s'est pas servi.

M. BENNETT: Comme je le comprends, il y a des petites lignes disséminées par tout le Canada qui à certaines époques ont reçu des subventions du parlement fédéral, qui ne sont pas tenues en bon état et sur lesquelles le service n'est pas efficace. Il n'y a personnes pour avancer de l'argent et il devient nécessaire en quelque sorte que le Parlement exerce un contrôle sur elles. Par conséquent les compagnies intéressées sont averties d'avoir à réparer leurs lignes de manière à les rendre véritablement des facilités de transport ou de courir la chance de les perdre, et les porteurs d'obligations ou de garanties sur hypothèques, quelles qu'elles soient, ont toujours l'occasion de se présenter et de sauver la propriété plutôt que de la voir perdue à cause de leur négligence à maintenir le chemin de fer en état de donner un bon service.

L'hon. M. PUGSLEY: Je considère cette question au point de vue du public. Le gouvernement n'a jamais osé donner effet à cette clause.

M. BENNETT: Il a donné cet avis.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais le gouvernement n'est jamais allé plus loin.

M. BENNETT: Non, parce que l'avis a produit le résultat désiré.

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. BENNETT: Je crois que cet avis a produit l'effet désiré dans le cas de certaines compagnies de chemin de fer dans les provinces du bas.

L'hon. M. PUGSLEY: Un très mince résultat, si cela en est un.

M. BENNETT: Suffisant pour corriger la différence entre ce que l'on pourrait appeler un bon service et ce qui ne l'est pas.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre peut nous dire si jamais cet avis a eu quelque effet.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois qu'il y a eu un peu d'amélioration, mais bien peu.

M. BENNETT: Tant que vous avez ce pouvoir vous pouvez donner avis que si la compagnie néglige d'établir le service pour lequel elle a été créée elle perdra tout droit qu'elle a à ce chemin qui a son importance au point de vue du public.

L'hon. M. PUGSLEY: J'aimerais voir cet article aller plus loin et donner au ministre l'autorité, à sa discrétion, de s'emparer du chemin, de le réparer et de constituer un premier gage contre la compagnie pour les frais de réparations. Ne serait-ce pas plus simple de donner au ministre l'autorité sommaire de prendre possession du chemin de fer, de dépenser ce qu'il jugera nécessaire pour le mettre en bon état, le coût de ces

travaux devant constituer une première créance? Si vous allez en cour cela signifie des honoraires d'avocats et des dépenses.

M. MACDONELL: Cet article de la loi donne au gouvernement un gage et l'article dit plus loin " cette hypothèque peut être réalisée par Sa Majesté," etc. Vous ne pouvez pas donner davantage.

L'hon. M. PUGSLEY: La propriété est réduite à être vendue et puisque la compagnie qui en est propriétaire ne peut pas tenir sa voie en bon état l'acheteur ne le pourra pas non plus. Il n'y a rien de pratique d'accompli.

M. BENNETT: On pourrait faire ceci: la cour pourrait nommer un receveur ou autoriser le ministre à exploiter le chemin de fer en attendant la vente.

M. NESBITT: En vertu du premier article le ministre pourrait être autorisé à procéder à la réparation de la voie et à créer pour ces travaux un gage privilégié ayant priorité sur le montant d'une subvention.

M. BENNETT: La chose s'est faite au Canada une fois et le chemin de fer existe encore.

M. NESBITT: Si le peuple du district où passait cette ligne en a retiré quelque bénifice, l'argent a été bien dépensé.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai soulevé la question et peut-être le ministre y verra. Cet article n'a aucune portée à présent. Les compagnies continuent d'exposer la vie des voyageurs et ceci ne peut produire rien d'efficace.

L'hon. M. GRAHAM: D'un autre côté est-ce que votre suggestion n'aurait pas pour effet réellement de permettre au ministre de subventionner un chemin de fer quelconque sans en avoir aucunement l'autorisation?

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi n'aurait-il pas ce pouvoir?

M. BENNETT: On pourrait dire que ce serait là un pouvoir dangereux surtout en temps d'élection.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelques-uns de ces chemins de fer ont été construits avec l'argent du public. Le peuple s'est habitué à s'en servir. Ils sont une nécessité pour le public, et la vie des gens est tous les jours en danger. Le service devient tout le temps plus mauvais. Les compagnies disent à la Commission, "à présent, qu'allons-nous faire avec notre chemin? Nous n'avons pas d'argent pour le réparer".

M. BENNETT: Leur difficulté est de maintenir l'équilibre entre le revenu et les dépenses d'exploitation. Ceci signifie en dernier lieu que la ville devra prendre possession de ces chemins.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BENNETT: Nous n'en sommes pas rendus aussi loin. Il n'y a aucun doute que c'est un remède violent si on lui donne tout son effet mais la difficulté de maintenir l'équilibre entre le revenu et les dépenses d'exploitation les empêche de faire les réparations. Le peuple de ce pays n'est pas disposé à appuyer ces entreprises.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne sait pas apprécier ce service pour pouvoir envisager cette question avec un esprit plus large.

L'hon. M. GRAHAM: Finalement le résultat sera que le gouvernement devra prendre possession de ces chemins si l'on désire maintenir le service.

M. BENNETT: Je crois que le mot "obligation" devrait être omis.

M. CHRYSLER, C.R.: Le langage de l'ancien article était meilleur. Le langage ici est trop vague. On ne devrait pas payer l'argent aux porteurs d'obligations. L'article est très bien, donnant au gouvernement un gage privilégié pour le montant de la subvention contre les réclamations des gens qui ont prêté de l'argent sur les obligations, et après cela l'argent devrait aller à ceux qui sont les porteurs enregistrés des obligations sur hypothèques.

ANNEXE No 2

M. BENNETT: Nous devrions intercaler à la dernière ligne après le mot "garanties", les mots "par hypothèque".

M. CHRYSLER, C.R.: C'est bien cela.

M. JOHNSTON, C.R.: Garanties par hypothèque ou autrement.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui.

Article adopté tel qu'amendé.

Article 162.—Délais pour la construction.

M. BENNETT: Il y a eu beaucoup de discussion au sujet de cette question. Ce premier article a été introduit par les compagnies de chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Le comité des chemins de fer l'a approuvé pendant les deux dernières années.

M. CHRYSLER, C.R.: Il n'y a aucune objection à l'article. Mais il me semble qu'à prendre cet article et l'article 167 qui stipule qu'elles ne doivent commencer la construction qu'après avoir fait approuver par la Commission le tracé général de la voie et déposé en ses mains le plan et le livre de renvoi, cela signifie des travaux de génie considérables. Deux ans est un délai bien court pour commencer les travaux et cette clause est plutôt sévère pour les compagnies. Tout l'argent placé dans l'entreprise est perdu à moins que le gouvernement ne prolonge le délai, si quinze pour cent des travaux ne sont pas faits dans les deux ans. C'est un délai très court si vous prenez en considération le fait que nous n'avons seulement qu'environ six mois de l'année pour les travaux d'exploration et d'arpentage.

M. BENNETT: Cela nous ramène à la vieille question. Il y a beaucoup de gens qui s'en vont s'établir dans la région espérant qu'ils auront en certains endroits des moyens de transport du simple fait qu'une charte a été octroyée pour la construction d'un chemin de fer, et la charte probablement a été vendue. Il me semble que faire quinze pour cent des travaux n'est pas une somme énorme à dépenser en deux années. Si les compagnies sont sérieuses elles poussent de l'avant.

M. NESBITT: Si elles ne peuvent pas dépenser quinze pour cent en deux ans pour les travaux préliminaires, elles ne peuvent pas être très sérieuses.

M. CHRYSLER, C.R.: Il s'agit de construction proprement dite, non pas de travaux préliminaires.

M. NESBITT: Non; cela est au sujet d'une ligne établie.

M. BENNETT: En arpentage et travaux de construction proprement dite.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le premier cas pour ce qui touche au montant quinze pour cent du capital, et pour ce qui touche à l'extension il y a quinze pour cent de l'émission d'obligations. Sans doute la somme réellement due dépend de ce que la compagnie attribue d'un côté au capital, et l'autre à l'émission des obligations. Si la compagnie le désire son capital peut être bien peu élevé et les émissions d'obligations très considérables. Pourquoi une limitation de quinze pour cent du capital relativement à la ligne principale? Vous pouvez avoir un capital de $5,000 et des obligations de $15,000 par mille.

L'hon. M. COCHRANE: Le Parlement ne permettrait pas un capital de $5,000 par mille.

M. BENNETT: Si leur capital est aussi peu élevé que dans le cas que vous avez mentionné il y a sans doute une certaine garantie que la compagnie est sérieuse.

L'hon. M. PUGSLEY: Si les compagnies s'aperçoivent qu'elles doivent dépenser quinze pour cent en deux ans elles placeront leur capital à un montant peu élevé et l'émission des obligations à un fort montant.

M. BENNETT: Le Parlement ne les laissera pas faire.

L'hon. M. PUGSLEY: Je connais un cas où le Parlement leur a permis d'avoir un capital de $100,000 et d'émettre des obligations pour une somme considérable parce que le chemin a été construit au moyen de l'émission de ces obligations.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a une entente quant au montant du capital par mille.

M. NESBITT: Oui, nous exigeons de toutes les compagnies $10,000 de capital par mille.

Article adopté.

Article 168—Tracé de la voie.

APPROBATION DE LA COMMISSION.

L'hon. M. PUGSLEY: En étudiant cet article pourquoi ne pas accorder d'attention aux vues du Sénat? Mon idée était dans le temps qu'il serait sage d'obtenir l'approbation de la Commission avant de se présenter devant le Parlement. La chose ne me semblait pas bien logique que le Parlement puisse approuver le tracé d'une voie ferrée et autoriser sa construction et que la Commission de son côté ait le pouvoir de déclarer que la construction de cette ligne n'est pas dans l'intérêt public. Il me semble que la compagnie devrait venir devant la Commission pour en obtenir l'approbation puis se présenter au Parlement.

M. BENNETT: Un homme conçoit l'idée d'un chemin de fer; il prend une carte, la dépose et vient au Parlement et il obtient une charte. La carte indique la route d'une manière générale. Il n'y a peut-être même jamais eu d'arpentage de fait, il ne fait que tracer une ligne sur la carte. Relativement à la coutume suivie jusqu'ici au Canada, on s'est aperçu qu'il devrait y exister une certaine autorité avant de permettre au promoteur de commencer les travaux. L'arpentage devrait être fait avant d'accorder une charte.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que le comité n'a jamais pensé au fait que nous avons maintenant une Commission de chemins de fer et que nous nous proposons de donner à cette Commission le droit de déterminer indépendamment du Parlement, parce que c'est cela que cette disposition signifie—si certaines choses peuvent être accordées et la Commission peut défaire ce que le Parlement a fait—le comité s'est-il demandé s'il ne serait pas possible de donner plus d'effet à tout cet article sans avoir à venir devant le Parlement du tout?

M. BENNETT: Oui. Nous nous rappelons tous que feu le sénateur Davis avait soulevé cette question au Sénat et toute l'affaire y a été discutée. Il était suggéré que les personnes désireuses d'obtenir des chartes pour la construction de chemins de fer s'adresseraient à la Commission des chemins de fer et que cette dernière serait autorisée à octroyer une charte.

M. MACDONELL: La difficulté est que je suis grandement en sympathie avec les vues exprimées par le Dr Pugsley. Je fais partie du comité des chemins de fer depuis les quatorze dernières années et il serait presqu'impossible d'énumérer toutes les requêtes dépourvues de détails qui y sont présentées. Les gens se procurent une carte et y tracent une ligne au crayon et ils déposent assez d'argent pour presser leur demande en Parlement et demander une charte. Ces chartes ont été accordées sans distinction. Personne ne s'informait ni de la route ni de la nature du projet.

M. BENNETT: En plusieurs cas il n'y a pas eu d'arpentage ni de renseignements donnés. Nous leur donnons une charte et définissons dans la loi la route que le chemin de fer va suivre. Le projet est soumis à la Commission des chemins de fer et cette dernière à cause de notre décision s'en tient dans une grande mesure à cette route. Elle n'a aucune discrétion à exercer au sujet de l'opportunité ou de l'inoppor-

tunité de la route à suivre, ou du besoin d'un chemin de fer dans cette région; elle a pratiquement à accepter le tracé que nous lui présentons. La compagnie devrait faire voir par des preuves convenables le côté pratique de la route et le projet devrait être étudié par les officiers que la Commission a nommés à cette fin. Après cela, que ces gens se présentent devant le Parlement et disent: "Nous avons obtenu l'approbation de notre projet et des détails qui s'y rapportent". et alors le Parlement pourra leur donner une loi les constituant en corporation. Mais la méthode présente commence par la fin, plaçant la charrue devant les bœufs, et beaucoup d'ouvrage est fait qui n'est pas nécessaire.

M. Nesbitt: Je crains de ne pouvoir partager l'opinion de M. Macdonell. Je ne crois pas que nous devrions subordonner nos droits à la Commission des chemins de fer pour décider si un chemin de fer passant dans une certaine région, sans avoir le tracé exact de la ligne, est nécessaire ou non, dans l'intérêt du pays. Tel que je le comprends c'est ce que nous faisons à présent. Le comité des chemins de fer décide si un chemin de fer ira d'un certain point à un autre. Nous ne déterminons pas exactement le tracé qu'il suivra. C'est là une chose qui pourrait convenablement être soumise à la Commission des chemins de fer, parce qu'elle prendra le temps de l'étudier, de nommer un ingénieur qui s'en occupera et de s'assurer si ce chemin ne nuira pas à d'autres personnes. Puis il y a souvent une querelle pour savoir si un chemin de fer doit se rendre dans une ville ou près de la ville. Je crois que cette question devrait être laissée à la Commission. Le Grand-Tronc-Pacifique se rend à deux ou trois milles de Saskatoon, ce qui est un inconvénient. La Commission des chemins de fer devrait avoir le droit de dire si la ligne doit se rendre là ou non, et les représentants du peuple devraient pouvoir dire si la ligne est ou non nécessaire dans cette région. Nous devrions être les premiers à nous prononcer et si nous disons que ce chemin est nécessaire, la Commission des chemins de fer devrait être autorisée à faire le tracé de la ligne de manière à éviter le doublement d'une autre ligne et à le faire rendre dans les villes qu'il est supposé desservir.

Le Président: Avez-vous objection à faire faire le tracé par la Commission dans l'intérêt public, vu que cet article dit: "Si la Commission juge que la construction d'un chemin de fer sur la ligne projetée ou sur une partie de cette ligne n'est pas dans l'intérêt public elle doit refuser de l'approuver en tout ou en partie".

M. Johnson, C.R.: C'est exactement ce que dit M. Nesbitt.

M. Bennett: Ce que M. Nesbitt a dit est ce que cet article est censé vouloir dire.

M. Nesbitt: Je ne crois pas qu'on doive lui donner le droit de refuser la permission de construire un chemin de fer entre deux points.

M. Bennett: Tout ce qu'elle a à faire c'est d'étudier le tracé qui lui est soumis.

M. Nesbitt: C'est là l'idée.

L'hon. M. Pugsley: Je crois réellement que ce serait une grande réforme si nous permettions au secrétaire d'Etat et la Commission des chemins de fer d'octroyer la charte et de faire tout ce qu'il a à faire au lieu de venir au Parlement pour cela et causer une perte de temps qui serait mieux employé à autre chose.

Le Président: Ceci y apportera remède.

L'hon. M. Pugsley: Non, il n'en sera rien. La compagnie devra venir d'abord au Parlement et l'on continuera à discuter ici toute cette affaire avec des avocats qui assisteront à nos assemblées et le temps des députés sera pris pour des discussions parfaitement inutiles. Je me rappelle un entretien que j'ai eu avec feu M. Creelman, avant sa mort, et il était grandement en faveur de laisser au secrétaire d'Etat le soin d'octroyer la charte avec l'approbation de la Commission. Il parla de la procédure rapide dans le cas du chemin de fer se rendant à Spokane pour la construction duquel, la compagnie n'eut pas à attendre de législation, mais a été en mesure d'obtenir rapidement la permission nécessaire de pousser les travaux et de compléter sa ligne en très

peu de temps. Il me paraît évident que ce serait bien mieux si le secrétaire d'Etat et la Commission des chemins de fer pouvaient octroyer la charte.

M. BENNETT: Sans doute, mais vous changeriez par là tout notre système de juridiction législative.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est vrai, mais en adoptant cette loi nous donnons à la Commission des chemins de fer un pouvoir très grand et très opportun. Maintenant, pourquoi ne pas aller un peu plus loin et faire approuver par la Commission le projet de la charte, laquelle serait ensuite octroyée par le secrétaire d'Etat.

M. BENNETT: Si nous en agissons ainsi la loi spéciale disparaît et nous n'avons plus que la loi générale des chemins de fer, comme la loi des compagnies, qui s'applique à chaque chemin de fer. Il n'y existe aucune raison de ne pas le faire, mais en le faisant le principe sur lequel cette loi est basée serait entièrement renversé. Il faudrait qu'il y soit stipulé que la charte serait publiée dans les statuts comme les arrêtés du conseil le sont chaque année, de manière à conserver la liste de toutes les compagnies créées.

M. MACDONELL: Pour ce qui concerne pratiquement les neuf dixièmes de la législation qui nous passe par les mains, la procédure est la suivante: Une loi est présentée en comité des chemins de fer constituant en corporation la compagnie du chemin de fer *A. & B*,. couvrant une distance de 500 milles dans l'Ouest. Un député quelconque se lève et dit: " J'ai présenté cette loi et ce chemin passera par une telle ville", ou en parle d'une manière générale, et la loi est consentie sans connaître les mérites ou les démérites du projet, ni les vues de la municipalité ou des municipalités intéressées. Maintenant, nous ne sommes pas en mesure d'avoir tous les renseignements nécessaires tandis que les commissaires le sont. Ils peuvent obtenir et ils obtiennent tous les faits qui doivent être connus dans l'intérêt public.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans la Commission des chemins de fer vous avez des hommes désintéressés qui sont constamment occupés de ces questions.

M. MACDONELL: Une commission impartiale qui peut faire une enquête juste. Mais comme l'a dit M. Bennett, nous changeons le principe qui est la base de la présente loi.

Article adopté.

Article 168—Tracé de la voie.

M. JOHNSTON, C.R.: Je suggérerais d'enlever le titre " approbation de la Commission " et laisser celui de " tracé de la voie."

Article adopté tel qu'amendé.

Article 180—Modifications non autorisées sont défendues.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne suppose pas que ce que je dirai changera l'opinion du comité, mais je suis autorisé à dire que le Grand-Tronc en principe est opposé à l'article prohibant de déplacer, fermer, ou abandonner toute gare ou station, ou point de division, sans la permission de la Commission. La compagnie ne m'a pas fait part de ses raisons pour s'y opposer si ce n'est le fait qu'elle croit que c'est là une question domestique qu'elle devrait avoir la liberté de régler elle-même.

M. NESBITT: Si la compagnie pouvait avancer une bonne raison la Commission ne lui refuserait pas la permission d'opérer de changement et si une bonne raison ne peut pas être donnée alors cette défense a bien sa raison d'être.

M. BENNETT: Vous avez oublié la fin de l'article: la compagnie doit indemniser ses employés dans la mesure que la Commission juge convenable pour les pertes financières qu'ils subissent par le changement de résidence ainsi occasionné.

L'hon. M. COCHRANE: N'est-ce pas là une sage disposition? Prenez un point de division autour dequel sont groupées les demeures des employés. Si ce point est changé il est certainement injuste d'obliger les employés à vendre leurs maisons à sacrifice.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans tous les cas le Parlement a adopté cette disposition il y a deux ou trois ans, et je ne crois pas qu'on devrait la changer.

Article adopté.

Article 186—Rameaux industriels.

L'hon. M. PUGSLEY: En obligeant une compagnie à payer en entier le coût d'un rameau, le gouvernement traite les compagnies de chemins de fer plus durement que l'Intercolonial. Le gouvernement lui-même paie une portion du coût.

L'hon. M. COCHRANE: Non, je ne le pense pas. Je crois que nous payons tout.

L'hon. M. PUGSLEY: Le gouvernement tient compte des rails et traverses tandis que la personne qui construit doit payer pour la fondation.

L'hon. M. COCHRANE: Nous avons adopté l'entente uniforme existant actuellement sur les autres chemins.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai un intérêt dans un rameau. En vertu de l'entente uniforme le gouvernement paie le coût du rameau et exige du requérant 6 pour 100 d'intérêt.

L'hon. M. COCHRANE: Ce 6 pour 100 est prélevé sur les rails mais c'est ce qui se fait sur toutes les lignes.

L'hon. M. PUGSLEY: Sous l'effet de cet article le coût des rails devra être remboursé au requérant, et je me demande si les compagnies n'ont pas eu quelque objection à formuler.

M. SINCLAIR: Est-ce que le chemin de fer Intercolonial n'exige pas un loyer?

L'hon. M. COCHRANE: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Par cet article nous obligeons les compagnies de chemin de fer à faire de plus gros paiements que le gouvernement.

M. MACDONELL: La Commission des chemins de fer, selon toute apparence doit y consentir.

M. CHRYSLER, C.R.: La Commission peut approuver la forme de l'entente. Cela semble raisonnable.

M. NESBITT: Comme question de fait, dans la pratique l'intérêt est porté au compte du coût des rails.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela sera certainement illégal d'en agir d'après cet article.

M. MACLEAN: Où y a-t-il une disposition s'appliquant au cas d'un autre chemin de fer faisant usage d'un rameau industriel?

M. BENNETT: Ce cas est couvert par l'article concernant l'échange du trafic.

M. MACLEAN: Je désire savoir si la loi s'applique à un cas de ce genre.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, en vertu de l'article 187 touchant l'usage d'un rameau par une autre industrie.

M. MACLEAN: Ma propre idée est que les rameaux industriels devraient être à la portée de tous aux mêmes conditions. Une fois qu'ils sont construits tous les chemins de fer devraient y avoir accès.

L'hon. M. COCHRANE: Il pourrait n'y avoir plus de place pour d'autres.

M. MACLEAN: S'il y en a la Commission devrait avoir la faculté de dire qu'ils seront accessibles à tous.

Le PRÉSIDENT: Je vais lire l'article 187 et vous verrez ce qu'il stipule, M. Maclean.

M. MACLEAN: Est-ce que cela s'applique au trafic sur un autre chemin de fer?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. JOHNSTON, C.R.: Cette disposition peut être facilement insérée, si on le désire, dans l'article 194. Le paragraphe 5 de cet article réglemente l'usage en commun des voies ferrées.

M. BENNETT: Ce que M. Maclean veut dire c'est que les machines à vapeur, locomotives et force motrice d'un autre chemin de fer devraient circuler sur le rameau. Pour cela il faut avoir la permission de la Commission.

M. MACLEAN: Un grand nombre de rameaux industriels sont plus ou moins considérés comme propriété privée, et d'autres compagnies ne peuvent s'en servir bien qu'elles soient désireuses de payer pour ce privilège. Je veux qu'il soit clairement spécifié dans la loi nouvelle que les autres compagnies peuvent faire usage de ces rameaux moyennant un paiement raisonnable subordonnément aux règlements prescrits par la Commission des chemins de fer.

M. BENNETT: Elles peuvent faire cela à présent.

M. NESBITT: L'article 187 y pourvoit.

M. BENNETT: L'article ne couvre que le cas d'autres industries.

M. NESBITT: Comme question de fait, où vous avez une voie d'évitement sur une ligne de chemin de fer et que vous désirez y faire circuler les wagons d'une autre ligne, le chemin de fer sur la ligne duquel se trouve cette voie d'évitement les remorquera tout le long du chemin.

M. BENNETT: Absolument, et la Commission des chemins de fer a maintenant des règlements en vigueur au sujet de ce cas-là.

M. NESBITT: Comme question de coutume c'est ce qui se fait.

M. BENNETT: Comme question de loi, certainement.

M. MACLEAN: Est-ce que cette disposition est clairement définie?

M. BENNETT: Elle l'est.

Article adopté.

Article 187—Usage du rameau par une autre industrie.

M. BLAIR: La Commission des Chemins de fer est d'opinion que l'article serait plus clair s'il était amendé en enlevant la virgule après le mot "arrangement" dans la première ligne et en ajoutant peut-être les mots "ou nonobstant". L'article se lirait alors, "Nonobstant tout traité ou arrangement ou nonobstant quoi que ce soit, fait ou conclu sous le régime de l'article précédent, la Commission peut", etc. En discutant cette question avec les membres de la Commission l'opinion a été émise que l'article ne spécifiait pas clairement quel traité ou arrangement peut être fait avec la compagnie indépendamment de l'article 186.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous voulez dire que l'on croit qu'il soit possible de faire quelque chose par un traité ou arrangement tout à fait en dehors de la portée de l'article 186.

M. BLAIR: Justement cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suggérerais d'adopter cet amendement: "Nonobstant quoi que ce soit de fait sous le régime de l'article précédent et nonobstant tout arrangement conclu sous le régime du dit article ou autrement".

Article adopté tel qu'amendé.

Le comité s'ajourne jusqu'à demain.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
2 mai 1917.

Le comité se réunit à 11.10 a.m.

M. H. B. McGIVERN et M. Andrew Hayden sont présents représentant le *Canadian-Northern.*

M. CHRYSLER, C.R.: Le comité a considéré hier l'article 169 et les articles suivants relativement au plan, profil et livre de renvoi. Il y a eu un point en discussion ces jours passés au sujet de l'établissement d'une servitude en étudiant la définition du mot terrains dans l'article 2. Si vous référez à l'article 2, paragraphe 15, vous verrez que le mot terrains y signifie entre autres choses " toutes servitudes actives ou passives, tous droits, privilèges ou intérêts existants dans, sur ces terrains, ou à leur égard. C'est tel qu'on l'a imprimé. J'ai mentionné au comité dans le temps que malgré que ce fût apparemment l'intention de donner aux compagnies de chemins de fer, ou autres compagnies tombant sous le régime de la présente loi, l'autorisation d'établir une servitude, l'article ne la donnait réellement pas, et les articles 169 et 170 ne la leur donnaient pas non plus. Par conséquent un amendement sera nécessaire. J'ai discuté la chose avec M. Johnston, et il comprend ce qu'il nous faut, et il est de mon opinion à ce sujet. Si le comité désire qu'une telle autorisation soit donnée, il faudra ajouter un paragraphe donnant à la compagnie l'autorisation d'établir une servitude sur les terrains lorsque la chose sera nécessaire sans acquérir le terrain lui-même en donnant un avis expliquant que la servitude est nécessaire soit pour planter un poteau, poser un fil, soit pour construire un pont, établissant dans chaque cas bien exactement ce que la compagnie désire prendre, accompagné des plans appropriés des ouvrages que l'on se propose de construire et l'étendue de terrain affecté, et en faisant une offre pour ce privilège que le propriétaire peut accepter ou refuser comme bon lui semblera. Dans plusieurs cas le résultat sera exactement celui que vous vous proposez par l'article que vous venez d'adopter, permettant à la compagnie de prendre possession du terrain et de donner en échange une servitude. En suivant une opération contraire vous laissez à cet homme son terrain intact mais soumis à une servitude et pour cela la compagnie paiera une indemnité complète. Sous le régime de la loi telle qu'elle est cette autorisation n'existe pas, et la conséquence est que ce système entraîne du gaspillage à moins que par une entente les choses se passent comme je l'ai expliqué, parce que la compagnie est obligée de prendre et de payer pour du terrain dont elle n'a pas besoin et qui devient du terrain non utilisé; on ne s'en sert que pour placer ou faire passer quelque chose au-dessus, ce qui n'empêche pas du tout de l'utiliser. Dans quelques cas ce que l'on met au-dessus du terrain peut être plus substantiel que dans d'autres cas. S'il s'agit d'un pont, par exemple, avec une arche large le propriétaire conserve la valeur d'une bonne partie du terrain l'utilisant au moins, pour un passage, ce qui soulage la compagnie de la nécessité de payer pour tout le terrain.

M. SINCLAIR: Donnez-nous un exemple de ce que vous voulez dire en conseillant de permettre d'établir une servitude sans avoir à prendre possession du terrain.

Le PRÉSIDENT: Un cas ordinaire est celui d'un passage supérieur ou de fils suspendus pour les compagnies se servant de force motrice, ou posage d'un conduit souterrain ou d'un égoût en pierre ou en béton. Vous ne pouvez faire aucun de ces travaux sans avoir à prendre tout le terrain, et en quantité suffisante de chaque côté, qui devient sans

doute la propriété de chemin de fer et qu'il peut revendre s'il n'en a pas besoin sous le régime de la présente loi.

Le PRÉSIDENT: Je crois, messieurs, que M. Johnston désire que cette clause soit laissée en suspens.

M. SINCLAIR: Nous avons discuté cette question déjà et c'était l'opinion dans ce temps-là qu'il était préférable de prendre le terrain, que si la compagnie désirait établir une servitude elle devrait prendre aussi le terrain.

M. MACDONELL: C'est ce que je pense, et je lis en marge du paragraphe 15 de l'article 2 la remarque "en suspens" lorsque cette question a été discutée la première fois. Je me suis exprimé alors vigoureusement et j'ai encore la même opinion que dans ce temps-là—de fait M. Chrysler vient justement de répéter ce que j'avais à l'esprit; il nous dit franchement que la compagnie de chemin de fer, n'a pas eu jusqu'à aujourd'hui l'autorisation d'établir une servitude sur un terrain, qu'elle est obligée de payer pour le terrain qui ne sera utilisé que d'une manière passive résultant de cette servitude et que le terrain est gaspillé. Mais c'est là envisager la question au point de vue de la compagnie. Maintenant, ce que M. Chrysler propose aurait le même résultat excepté que le terrain non utilisable resterait aux mains du propriétaire. Si vous établissez certaines catégories de servitudes sur des terrains sans prendre possession du terrain lui-même, ce terrain reste sur les bras du propriétaire vu que ce terrain est non-utilisable.

L'hon. M. REID: C'est le cas souvent.

M. MACDONELL: Souvent. Maintenant l'importance de cette législation repose dans le fait qu'elle est entièrement nouvelle. Jusqu'à présent les chemins de fer n'ont pas eu les droits que le paragraphe 15 de l'article 2 leur donne. C'est là un pouvoir très ample et très large: autorisant l'acquisition ou l'usage de "toutes servitudes actives ou passives, tous droits, privilèges ou intérêts existants dans, ou sur ces terrains ou à leur égard", c'est-à-dire à l'égard de tout terrain. Il me semble que c'est là un article des plus révolutionnaires. Je comprends qu'il y a des cas—par exemple celui que M. Reid nous a signalé l'autre jour relativement au tunnel de Montréal—où il y existe la nécessité pour un chemin de fer d'avoir le droit d'établir une servitude. Ce cas appartenait à cette classe et la servitude accordée en cette occasion était une bonne chose. C'est là cependant une exception, et j'ai des doutes sérieux sur la sagesse ou l'opportunité de donner une autorisation générale si large à une compagnie de chemin de fer d'établir des servitudes sur des terrains qu'elle pourra laisser sur les bras de leurs propriétaires pour qui ils sont désormais sans valeur et inutiles.

M. NESBITT: Est-ce que nous ne donnons pas à la Commission des chemins de fer le soin de déterminer si une compagnie aura ou non le droit d'établir une servitude?

M. MACDONELL: Tout ce que vous autorisez la Commission à faire c'est d'évaluer les dommages.

M. NESBITT: Je suis sous l'impression que le paragraphe 15 était laissé en suspens la dernière fois que nous l'avons étudié.

M. MACDONELL: "En suspens" est la remarque que j'ai insérée en marge relativement à ce paragraphe. Nous l'avons étudié mais non adopté.

M. JOHNSTON, C.R.: La remarque que j'ai inscrite relativement au paragraphe 15 de l'article 2 est qu'il sera en suspens jusqu'à ce qu'on arrive à l'article 223.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ne pas laisser tout l'article en suspens jusqu'à ce que M. Macdonell, M. Johnston et M. Chrysler s'entendent pour composer quelque chose de convenable.

M. NESBITT: J'aimerais bien que M. Chrysler composât l'article afin que nous puissions voir ce qu'il a à l'esprit.

M. CHYSLER: Je serai très heureux de le faire.

ANNEXE No 2

M. LIGHTHALL: Je représente l'Union des municipalités canadiennes et je désire vous dire brièvement que nous considérons cette demande comme étant d'une nature très dangereuse. C'est l'une de ces choses qui intéressent tous nos citoyens, toutes nos propriétés, et je sais que la position prise, du moins par nos plus importantes municipalités, est de s'opposer très fortement à toute requête de ce genre.

M. NESBITT: Nous apprécions l'importance de cette mesure aussi pleinement que les municipalités.

M. BENNETT: Pour donner un exemple s'appliquant au point soulevé par M. Chrysler, j'ai eu trois cas qui se sont présentés l'un après l'autre. L'un provenait au sujet du posage d'un gros tuyau en béton. Sous le régime de la loi existante il m'a fallu exproprier le titre de pleine propriété de tout le terrain afin de poser ce tuyau. Ce dernier a été posé profondément dans le sol et le terrain à la surface pouvait bien être cultivé, et de fait l'a été plus tard. Telle que la loi existait, il fallait exproprier tout le terrain et construire une clôture de chaque côté. J'ai eu à cause de cela beaucoup de difficulté et il nous a fallu donner en retour au propriétaire une servitude sur le terrain dont nous avions pris possession. Dans l'autre cas, il s'agissait d'un passage supérieur qu'il fallait construire au-dessus d'un ravin. Tout ce qu'il fallait c'était obtenir l'autorisation de construire deux piliers de chaque côté et construire un passage au-dessus du terrain. La construction des piliers était une affaire bien simple, mais en tant que la construction du passage d'un pilier à l'autre signifiait réellement l'usage du terrain du propriétaire dans le sens d'une servitude et le privait de son droit ou de la faculté de circuler sur son terrain, nous avons dû, telle que la loi existe—c'était mon opinion et j'ai pu me tromper—exproprier tout le terrain entre les deux piliers afin d'être en mesure de construire le passage au-dessus. Dans le dernier cas, et je puis vous dire franchement que j'avais des intérêts dans la chose, il s'agissait de faire passer des fils, des fils chargés de force motrice électrique, au-dessus de certains terrains. Sous le régime de la Loi des chemins de fer l'autorisation est donnée d'exproprier les terrains agricoles, mais dans ce cas-ci les cultivateurs propriétaires du terrain n'étaient pas disposés à donner le titre de pleine propriété du terrain afin de nous permettre de suspendre nos fils d'un poteau à l'autre, de sorte qu'à la suite d'une entente nous avons dû acheter. Dans ce cas-ci il y avait une servitude nous donnant le droit de planter nos poteaux, et si les fils étaient brisés, au cours de tempêtes ou autrement, nous avions le droit de pouvoir les réparer à condition d'indemniser les propriétaires pour tout dommage causé à la récolte, et notre droit d'entrée et de sortie étant toujours subordonné à la disposition concernant l'indemnité à payer. Ainsi que je le comprends la suggestion faite au comité ne fait rien de plus et en tant qu'elle intéresse les villes ou cités la question de l'indemnité est déterminée par la Commission d'arbitrage de la même manière que si le titre de pleine propriété avait été obtenu.

M. MACDONELL: Non.

M. BENNETT: Peut-être que le degré d'indemnité serait plus élevé, mais la Commission en détermine le montant exactement comme elle fait au sujet du titre de pleine propriété qui a été obtenu.

M. MACDONELL: Pas nécessairement. Supposez que vous avez une servitude qui vous ferme la lumière.

M. MACDONELL: Alors le montant des dommages causés, dans ce cas-là comme dans les autres, dépendra du caractère de la preuve soumise. Je connais un cas à Macleod dans lequel les dommages ont été aussi élevés que si le terrain avait été entièrement pris. Dans le cas de certaines cités je connais certaines occasions où la servitude a été acquise au prix d'une certaine indemnité qui s'élevait à un chiffre assez important.

M. LIGHTHALL: Dans la plupart des cas l'expropriation n'est pas censée être une bonne affaire.

M. BENNETT: Toujours. Je crois, M. Lighthall, que nous pouvons commencer par dire que l'expropriation est considérée comme l'usage d'un droit extraordinaire et que l'expropriation de toute propriété est considérée être un malheur, malgré qu'en pratique, je dois le reconnaître, elle puisse être une bonne affaire.

M. NESBITT: Je puis concevoir certains cas où une servitude pourrait être un bienfait pour celui dont le terrain est traversé. M. Chrysler pourrait composer un article en vertu duquel une compagnie de chemin de fer ou aucune autre corporation qui voudrait acquérir une servitude devrait d'abord obtenir le consentement de la Commission des chemins de fer et spécifiant que les dommages ne devraient pas être déterminés d'une façon permanente parce qu'il y a un grand nombre de personnes qui ne peuvent pas dire ce que seront les dommages permanents au moment de l'établissement de la servitude.

M. LIGHTHALL: J'ai suggéré à M. Chrysler, que les cités, villes et villages, devraient être exemptés dans n'importe quelle clause qu'il pourra élaborer. Cela réduirait de beaucoup l'étendue des difficultés.

M. BENNETT: Excepté en ce qui concerne le posage des conduits d'égouts. J'ai eu un cas où il s'agissait d'égouts et j'ai pu en dernier lieu arranger la chose par une entente.

M. MACDONELL: Si vous faites exception pour les tuyaux d'égouts vous faites une législation spéciale. Si la compagnie peut obtenir une servitude pour faire passer un tuyau sous un certain morceau de terrain sans déranger la surface du sol, le dommage serait comparativement insignifiant. Un homme sera privé de l'usage de son terrain auquel il a naturellement droit jusqu'au centre de la terre, ou tout autre endroit dans sa profondeur, et en même temps la compagnie ne paierait qu'une bagatelle pour cela. Je m'imagine facilement ce que furent les cas d'injustice que M. Bennett a mentionnés.

M. NESBITT: Est-ce que cela ne serait pas une bonne affaire de les obliger, comme je le suggère, à présenter à la Commission une requête demandant l'autorisation d'établir une servitude?

M. MACDONELL: Je ne crois pas. Si vous prenez le cas d'une cité avec la multiplicité des requêtes venant des compagnies de chemins de fer et autres compagnies désirant poser des fils et ériger des poteaux, et le reste, vous détruisez tout simplement la ville, parce qu'elles pourraient établir des servitudes de toutes sortes et de toute nature, prendre possession de terrains, obtenir des servitudes passives, etc., elles pourraient laisser dégager des odeurs nuisibles. Cette législation peut faire pour certains cas, où vous n'auriez qu'à dire tout simplement: " J'établis une servitude ".

M. NESSBITT: Pensez-vous qu'une commission raisonnable le permettrait?

M. MACDONELL: Je crois qu'une cité importante devrait être soustraite au régime de cette disposition.

M. JOHNSTON, C.R.: Je pourrais dire que cette discussion a été précipitée parce que le comité a adopté hier l'article 169. Cet article stipule ce que doivent indiquer les plans, profil et livre de renvoi que la compagnie de chemin de fer doit déposer au bureau de la Commission. Vous avez mis de côté pour le présent la définition des mots " terrains " tels qu'ils sont contenus dans la clause d'interprétation.

M. NESBITT: C'est-à-dire dans l'article 15?

M. JOHNSTON, C.R.: Oui. Si vous vous proposez d'adopter l'article tel qu'il est, il sera nécessaire de modifier de quelque façon l'article 169, parce que vous constaterez que le langage de l'article 169 ne détermine pas convenablement l'acquisition des servitudes. Il décrète entre autres choses que le plan doit indiquer les étendues et les longueurs et largeurs des terres qu'il est question de prendre, mais il est évident que ces termes ne sont pas une description appropriée d'une servitude, et parce que nous avons adopté hier l'article 169 sans avoir préalablement adopté le paragraphe 15 de l'article

deux, j'ai attiré l'attention de M. Chrysler à ce sujet, en lui faisant remarquer que si l'intention était de donner aux chemins de fer l'autorisation d'établir des servitudes, il faudrait modifier l'article 169. Tandis que ce point est en discussion je me permettrai de dire qu'en Angleterre un langage semblable à celui de la présente loi des chemins de fer a été interprété comme autorisant une servitude. C'est-à-dire que dans les clauses relatives aux terrains de la loi consolidée de 1845 le mot "terrains" s'applique à toutes dépendances, terrains, maisons, héritages de toute condition. Cela est semblable à la présente loi des chemins de fer. On aurait interprété ces mots comme s'appliquant aussi aux servitudes.

M. BENNETT: J'étais d'opinion que j'avais tout à fait raison en expropriant une servitude tout aussi bien qu'en expropriant un titre de pleine propriété.

M. JOHNSTON, C.R.: Est-ce que M. Lighthall et les municipalités ne sont pas protégés par l'article 373 qui décrète qu'aucune compagnie n'aura le droit de pénétrer dans une rue quelconque sans le consentement de la municipalité, ou à défaut d'icelui sans une ordonnance de la Commission? Est-ce que cela ne protège pas assez les municipalités?

M. LIGHTHALL: Nous parlons non seulement au nom des municipalités pour les corporations mais aussi pour les citoyens. C'est à ce point de vue que je parle.

M. SINCLAIR: Comment la chose vous irait-elle de décider du principe de cette clause? Il me semble qu'il y existe une différence d'opinion, et si nous en venons à la conclusion que nous allons les laisser exproprier une servitude indépendamment du terrain, il faudra faire composer par quelqu'un les clauses telles que nous les désirons. Je serais tenté de laisser la loi telle qu'elle est. Je crois que cela obligerait les compagnies de chemins de fer et de télégraphe d'exproprier le terrain.

Le PRÉSIDENT: Supposons que nous laissions cette question en suspens pour permettre à M. Chrysler de formuler une clause en ce sens en consultant en même temps M. Lighthall à ce sujet? Nous pourrons la laisser en suspens pour le moment jusqu'à l'heure où nous aurons devant nous quelque chose de bien défini.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que le comité a adopté hier la clause relativement à la manière d'obtenir les chartes de chemins de fer?

M. NESBITT: Nous avons étudié la question concernant les chartes.

L'hon. M. GRAHAM: Et la question relative au tracé de la voie?

M. JOHNSTON, C.R.: Les devoirs du ministre sont maintenant délégués à la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: A venir jusqu'aujourd'hui les compagnies devaient se présenter devant le comité des chemins de fer pour obtenir leur charte. Pour l'avoir elles n'avaient qu'à indiquer d'une manière générale le tracé de leur ligne et la coutume suivie était d'indiquer que le chemin de fer projeté reliait les endroits "A" et "B". Quelquefois on indiquait que la ligne passait par "C", mais le plus souvent le tracé était indiqué d'une manière générale. Puis lorsque le temps de construire était arrivé elles s'adressaient au ministre des Chemins de fer à qui elles devaient remettre les plans et profil de la ligne pour les faire approuver d'une manière générale. Après avoir reçu l'approbation du ministre les plans étaient alors déposés au bureau de la Commission des chemins de fer. Cette dernière devait s'en tenir à la décision du ministre sauf qu'elle pouvait changer le tracé d'un mille d'un côté ou l'autre, je crois. Cette méthode pouvait être considérée comme compliquée à cause du mécanisme varié de la procédure mais elle donnait au public trois sources de protection. En premier lieu le comité des chemins de fer pouvait protéger le public en indiquant d'une manière générale par où la ligne devait passer. Puis le ministre pouvait déterminer le tracé d'une façon un peu plus précise, mais s'il venait à faire une erreur la Commission des chemins de fer pouvait le modifier d'un mille d'un côté ou l'autre.

M. Bennett: Cette méthode ne leur a pas permis de rentrer dans Saskatoon.

L'hon. M. Graham: Je n'étais pas ministre dans ce temps-là, mais je sais que le chemin de fer n'a pu y pénétrer. La Commission des chemins de fer l'a fait passer aussi près de Saskatoon que possible vu l'approbation donnée par le ministre. Cette législation va soulager le ministre d'une grande responsabilité. Cette méthode de laisser cette responsabilité à un seul corps sans avoir pratiquement aucun recours contre sa décision donnera-t-elle autant de protection au public, je l'ignore.

Le Président: Cette question a été discutée presque complètement hier.

L'hon. M. Graham: Je vous demande pardon de la ramener sur le tapis, mais c'est une question à laquelle je me suis beaucoup intéressé.

Le Président: Le comité a été unanime pour la faire adopter.

L'hon. M. Pugsley: Pas tout à fait unanime. Cette clause donne à la Commission le pouvoir d'annuler complètement la décision du parlement. Je crois que c'est manquer de dignité et de convenance.

L'hon. M. Graham: Sous le régime de cette disposition la Commission peut dire: "Vous ne pouvez pas construire ce chemin du tout". Je crois que c'est là donner trop de pouvoir à la Commission. Supposons qu'à mon point de vue je consentirais à donner à la Commission le pouvoir d'indiquer où le chemin ira, devrions-nous placer dans les mains de trois ou quatre personnes le pouvoir de dire, après que nous aurions décidé qu'un chemin de fer serait construit, qu'il ne le sera pas? Seraient-elles plus en mesure de juger la conduite de ce parlement—non au point de vue des détails mais au point de vue du principe?

M. Nesbitt: Je ne vois pas que ce soit là la portée de l'article 168.

L'hon. M. Pugsley: Oui, la Commission peut arrêter toutes les procédures et dire que la charte est nulle et de nul effet.

L'hon. M. Reid: Le paragraphe 3, de l'article 168 dit:

> "Mais si la Commission juge que la construction d'un chemin de fer sur la ligne projetée ou sur une partie de cette ligne n'est pas dans l'intérêt public, elle doit refuser de l'approuver en tout ou en partie; et dans tous les cas où la Commission juge que cela est dans l'intérêt public, elle peut, relativement à quelque partie du chemin de fer projeté, rendre une ordonnance ou exiger l'institution de procédures auxquelles pourvoit l'article 194 de la présente loi."

Cela signifie qu'après que le parlement aura adopté cette loi la Commission peut l'annuler.

M. Bennett: C'est-à-dire, relativement au tracé de la ligne.

L'hon. M. Pugsley: Sous le régime de cette loi si la Commission juge que la construction d'un chemin de fer sur la ligne projetée, ou sur une partie de cette ligne, n'est pas dans l'intérêt public, elle peut refuser de l'approuver.

M. Bennett: Oui.

L'hon. M. Pugsley: Cela lui donne le pouvoir absolu de dire qu'une ligne projetée est trop près d'une autre ligne et elle peut refuser à la compagnie la permission de construire. Supposons qu'une certaine compagnie se propose de construire une ligne de Hamilton à Toronto la Commission peut dire, "Non, c'est trop près des autres lignes".

M. Bennett: Mais le parlement n'a jamais octroyé de charte sur des données aussi vagues. Nous ne pouvons pas dire à une compagnie d'une manière général, vous pouvez construire une ligne de Hamilton à Toronto. La charte soumise au comité des chemins de fer doit contenir plus de renseignements que cela. La Commission est libre d'accorder la permission de construire la ligne d'après le tracé soumis. C'est là l'intention de cet article. Par exemple, si tel pouvoir eût été conféré et que la Commis-

sion l'eût exercé, le *Canadian Northern*, le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien ne feraient pas circuler leurs trains sur des lignes parallèles les unes aux autres sur une aussi grande distance des plaines de l'Ouest.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le parlement qui devrait en être le juge.

M. BENNETT: La question se résume à savoir si le comité des chemins de fer quand un promoteur soumet son projet de construire une ligne de "A" à " B ", est plus en mesure de connaître ce qui est dans l'intérêt public que la Commission d'experts qui doit décider si le trafic est suffisant pour alimenter un seul chemin de fer ou s'il est assez considérable pour diviser ce trafic entre deux lignes.

L'hon. M. GRAHAM: Considérons la chose de l'autre point de vue et supposons que le comité des chemins de fer étudie très soigneusement la question d'octroyer une charte—et je crois qu'à l'avenir un plus grand soin et une plus grande attention seront exercés parce que le territoire devient passablement rempli—une charte qui doit comme question de fait être soumise au comité de toute la Chambre et du parlement. Supposons que le gouvernement aurait adopté une certaine ligne de conduite relativement à la construction d'un chemin de fer et aurait approuvé la construction d'une certaine ligne, j'hésiterais d'appuyer une clause qui donnerait la moindre autorité à la Commission des chemins de fer de circonvenir l'action du gouvernement et du parlement, comme de chacun de nous, en refusant d'approuver un tracé quel qu'il soit et de s'entêter à dire, " Non, nous n'approuvons pas ce tracé-ci ni ce tracé-là. " Elle peut restreindre l'autorité du gouvernement et renverser de cette manière les fins du Parlement.

M. BENNETT: Le comité des chemins de fer et canaux en Angleterre a joui de pouvoirs beaucoup plus grands qu'aucun de ceux qui aient jamais été conférés à notre Commission des chemins de fer, mais je ne me rappelle pas que ces pouvoirs existent relativement au tracé d'une ligne. Vous le rappelez-vous, par hasard, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Si je comprends bien le régime anglais la Commission des chemins de fer siège à la Chambre des communes et constitue le comité des chemins de fer, et il faut y présenter les plans indiquant à un pouce près pour ainsi dire le tracé que devra suivre la ligne et le plan doit être approuvé avant que la charte ne soit octroyée. Cela serait impossible ici.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela serait une chose raisonnable à faire.

M. CHRYSLER, C.R.: Ce comité entend les appels des municipalités, etc.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est raisonnable. Ici, comme le dit M. Graham, nous ne permettons aucun appel des décisions rendues sur des questions de droit, et je ne crois pas que nous devrions annuler toute action que le gouvernement ou le parlement pourrait décider de prendre.

M. BENNETT: Le principe est simple. La question est devons-nous l'adopter ou non.

L'hon. M. GRAHAM: Supposons que le gouvernement déciderait de permettre à une certaine compagnie de construire une certaine ligne de chemin de fer. Au point de vue du gouvernement cela pourrait être une question politique.

L'hon. M. PUGSLEY: Et le gouvernement peut penser qu'un certain tracé est convenable et approprié et dans l'intérêt public.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'aimerais pas à voir la Commission des chemins de fer mettre de côté la décision que pourrait prendre le gouvernement après une très complète étude de la question.

M. BENNETT: Cependant en pratique voici ce qui arrive en certains cas: Prenons les banques par exemple. En vertu des statuts elles ont le pouvoir de se fusionner. Les actionnaires approuvent la fusion, les démarches nécessaires sont prises mais le ministre des Finances refuse son consentement.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre des Finances est responsable au public.

M. BENNETT: Il est plus important d'avoir un tribunal qui ne peut pas être influencé.

L'hon. M. GRAHAM: Nous pouvons nous en prendre au ministre des Finances s'il ne fait pas son devoir.

M. NESBITT: Je ne crois pas que la Commission des chemins de fer devrait avoir le pouvoir d'annuler entièrement toute action prise par le parlement.

L'hon. M. PUGSLEY: Sous le régime de l'article 168 elle a ce pouvoir.

M. NESBITT: La Commission devrait avoir le pouvoir, sans doute, d'approuver le tracé général d'une ligne de chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre des Chemins de fer serait soulagé d'une grande responsabilité, et peut-être le public serait tout aussi bien servi, mais je ne crois pas que lorsque le parlement aura pris une certaine décision au sujet d'une question de ce genre la Commission des chemins de fer devrait être en mesure de dire " Non, nous ne le ferons pas ".

L'hon. M. PUGSLEY: Supposons que le parlement autorisât la construction d'un chemin de fer qui peut être dans l'intérêt public et cela après avoir très bien pesé les choses. La Commission peut dire: " Nous ne croyons pas que cela soit utile. Le tracé va intervenir avec le trafic des autres lignes, et il n'y en a aucun besoin. Nous n'approuverons pas ce tracé du tout ". La Commission aurait ce pouvoir.

M. BENNETT: Le parlement accorde de grands pouvoirs aux tribunaux mais nous devons toujours supposer que ces pouvoirs seront exercés d'une manière raisonnable.

L'hon. M. LEMIEUX: Ainsi que le Dr Pugsley, je crois que le parlement étant suprême il ne devrait pas abdiquer son autorité. On ne peut pas supposer que le parlement adopte jamais une loi quelconque assez absurde pour mériter d'être mise de côté par la Commission des chemins de fer. Nous avons donné à la Commission des pouvoirs, et je suis un de ceux qui croient que ces pouvoirs doivent être amples afin qu'elle puisse administrer la loi des chemins de fer dans l'intérêt public; mais quand le parlement a autorisé une compagnie de chemin de fer de construire une ligne d'un tel ou tel endroit à un certain autre endroit, si la Commission peut venir dire après " Le parlement a tort et nous allons mettre sa décision de côté ", c'est un coup sévère porté à l'autorité suprême.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que vous ne croyez pas, M. Bennett, que donner ce pouvoir absolue à la Commission aurait pour effet de rendre les députés et de la Chambre et du comité des chemins de fer moins exigeants et moins difficiles qu'ils devraient l'être. Je crains qu'ils seraient portés à dire, " Oh, à quoi bon? Pourquoi me faire un ennemi de cet homme en m'opposant à ce bill. Que la Commission s'arrange avec et y mette un arrêt si le projet n'est pas recommandable ".

M. BENNETT: Vous donnez une belle description de ce qui se passe actuellement.

L'hon. M. GRAHAM: Mais cela ne devrait pas être ainsi.

L'hon. M. PUGSLEY: Si je regarde le passé je ne crois pas que nous puissions avoir raison de faire des reproches au Parlement relativement à la législation des chemins de fer. En général, le parlement a exercé assez de soin et il n'y a pas eu grand mal résultant de l'octroi des chartes. Je ne vois pas pourquoi en discutant cette question l'on doive aller aux extrémités et dire, " nous n'avons pas fait de bien du tout ".

M. BENNETT: Si les pouvoirs auxquels il est pourvu dans cet article eussent été exercés d'une manière pratique le pays aurait fait une économie de un million de dollars par mois.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne vous crois pas du tout.

M. BENNETT: Tout ce que j'ai à faire c'est de lire les chiffres et de regarder la carte.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que les chartes aient pu être octroyées sans produire de bons résultats.

M. BENNETT: Je ne puis vous croire sérieux lorsque vous dites cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que nous devrions nous dépouiller de toute autorité.

M. SINCLAIR: Je ne pense pas qu'il y ait lieu de s'alarmer sans raison. Nous avons jusqu'ici conféré des pouvoirs considérables à la Commission des chemins de fer croyant que cela était dans l'intérêt public. Par exemple elle a reçu l'autorisation de fixer les taux. Le parlement aurait encore ce pouvoir s'il ne s'en était pas désisté. Nous avons renoncé à un grand nombre de nos pouvoirs.

L'hon. M. GRAHAM: Voyez l'immense portée qu'aurait, en effet, une telle autorisation. Supposons que le Parlement jugerait qu'il est nécessaire dans l'intérêt de la défense du Canada d'adopter certain projet et qu'un certain comité de stratégie viendrait dire: "Non, ce projet n'est pas bon, nous ne l'exécuterons pas".

M. BENNETT: C'est ce qui est arrivé en Angleterre depuis des années.

L'hon. M. GRAHAM: Les conditions qui existent en Angleterre sont bien différentes de celles qui existent ici.

M. BENNETT: Ils ont en Angleterre un comité d'experts à qui a été confié le contrôle de la dépense des deniers. Cependant, M. Johnston a fait une suggestion qui pourrait aplanir les difficultés et conserver encore à la Commission un pouvoir discrétionnaire, mais lui refusant le pouvoir de renverser les décisions du parlement, comme le suggère M. Pugsley. Si le paragraphe 3 de l'article 168 était modifié et les paragraphes 4 et 5 de l'article 194 maintenus, alors le pouvoir discrétionnaire serait encore conféré à la Commission mais on ferait disparaître tout droit qu'elle pourrait avoir de renverser complètement la décision du parlement. Laissez-moi vous lire le paragraphe 4 de l'article 194 (lisant):

> "4. Lorsque le tracé projeté d'un nouveau chemin de fer est près ou à peu de distance d'un chemin de fer existant, et que la Commission est d'avis qu'il n'est pas opportun dans l'intérêt public d'établir deux emplacements de voie à une telle proximité, la Commission peut, si elle le juge à propos, sur la demande d'une compagnie, municipalité ou d'une personne intéressée, ou de son propre mouvement, ordonner à la compagnie qui construit ce nouveau chemin de fer de prendre les mesures que stipule le paragraphe 1 du présent article, autant que la Commission le juge nécessaire pour empêcher que ne s'établissent ces deux emplacements de voie séparés".

Cela s'applique au cas où une nouvelle compagnie désire utiliser des droits existants. Puis maintenant voyons le paragraphe 5 (lisant):

> "5. Dans chaque cas où la Commission juge qu'il est dans l'intérêt public d'empêcher la construction d'un ou de plusieurs nouveaux chemins de fer près ou à peu de distance d'un chemin de fer existant, ou d'empêcher la construction de deux ou de plusieurs nouveaux chemins de fer près ou à peu de distance l'un de l'autre, ou les uns des autres, elle peut, à la demande d'une compagnie, d'une municipalité ou d'une personne intéressée, ou de son propre mouvement, rendre telle ordonnance ou donner telles instructions qu'elle juge nécessaires ou opportunes touchant l'usage combiné ou commun, ou la construction et l'usage, par les compagnies possédant, construisant ou exploitant ces chemins de fer, d'un seul emplacement de voie, avec le nombre de lignes, les têtes de ligne, les gares et stations ou autres commodités, et les arrangements voulus au sujet de ces chemins de fer".

A présent il me semble que ces deux paragraphes avec la modification du paragraphe 3 de l'article 168 devraient rencontrer les vues de tous les membres de ce comité.

Le Président: Si je comprends bien, le ministre est en faveur de l'article tel qu'il est.

L'hon. M. Graham: Je croirais que le ministre serait désireux de voir tout le monde unanime et par conséquent il ne devrait pas se montrer trop exigeant.

L'hon. M. Pugsley: Je propose de reconsidérer cette disposition et que messieurs Bennett et Johnston constituent un sous-comité pour élaborer un article plus acceptable.

Le Président: Est-ce le désir du comité que cet article soit reconsidéré et que messieurs Graham, Bennett, Johnston et Chrysler constituent un sous-comité ayant mission d'en changer les termes.

Suggestion adoptée.

Article 190—Prise de possession et occupation des terrains (Terres de la Couronne).

L'hon. M. Graham: Est-ce un article nouveau?

M. Johnston, C.R.: En substance c'est la même chose que dans la loi ancienne.

L'hon. M. Graham: Est-ce dû au fait que l'on dispute à l'autorité fédérale le droit d'empiéter sur les terrains de la Couronne appartenant aux provinces.

M. Johnston: La loi fédérale d'expropriation pourvoit d'une manière expresse à la prise de possession des terrains provinciaux.

M. Bennett: Le conseil privé a rendu une décision sur ce point. Sous le régime des dispositions du présent article l'autorité existe de prendre possession des terres de la couronne appartenant aux provinces.

L'hon. M. Graham: Supposons que le gouvernement accordât une charte et que le plan fût approuvé par la Commission des chemins de fer. Sous le régime de cette loi est-ce que la compagnie de chemin de fer pourrait exproprier des terres provinciales?

M. Macdonell: Une compagnie n'a aucune autorité de le faire sous le régime de la présente loi, et ce gouvernement ne peut pas lui donner une telle autorité.

L'hon. M. Graham: Mais si l'on désirait faire passer la ligne à travers certaines terres appartenant à la province?

M. Chrysler, C.R.: Le terrain est la propriété de la Couronne et non de la province. Si une autorité législative compétente décrète qu'une compagnie de chemin de fer peut prendre possession des terrains de la Couronne, que ces derniers soient attribués à la province ou au gouvernement fédéral, vous avez là votre droit.

M. Macdonell: Oh, non.

M. Bennett: Une décision a été rendue par le Conseil privé, dans la cause d'une compagnie d'éclairage électrique de la province de Québec, il y a environ trois ans, où il s'agissait du pouvoir d'expropriation lorsqu'une compagnie avait une charte fédérale.

L'hon. M. Graham: Le Dominion a l'autorité d'exproprier des terrains de la Couronne situés dans les provinces, et peut déléguer cette autorité à une compagnie de chemin de fer, est-ce là l'idée?

M. Bennett: C'est la collation du droit de possession souveraine à une créature du parlement du Canada.

L'hon. M. Graham: La question a été soulevée il y a quelques années lorsque je siégeais à la législature d'Ontario, et il y eut à ce sujet passablement de bruit. Je me demandais si la question avait été réglée depuis ou si cette loi contenait une disposition à cet égard.

Article adopté.

Article 200—Etendue des terrains qui peuvent être pris sans consentement.

M. JOHNSTON, C.R.: Les mots "Subordonnément aux dispositions de l'article qui suit" ont été ajoutés, mais cela n'a pas d'importance. Les compagnies de chemins de fer m'ont demandé de suggérer qu'il soit établi clairement que dans les endroits où une ligne de chemin de fer traverse une subdivision la compagnie peut prendre la totalité de tout lopin contenu dans la dite subdivision en payant la valeur. Les compagnies de chemins de fer sous le régime de l'article 205 sont autorisées à faire l'achat de plus de terrain qu'il n'en est requis lorsqu'il leur est possible d'acheter une plus grande étendue de terrain à des conditions avantageuses. Les compagnies allèguent que quelquefois les gens font des subdivisions de terrains avant la pose des rails et lorsque le chemin de fer atteint ces endroits ils trouvent qu'un homme a subdivisé son terrain en lopins ayant de 150 à 200 pieds de profondeur, et vu que la compagnie ne peut prendre que 100 pieds elle est forcée de payer des dommages-intérêts considérables. Elles disent qu'elles devraient être autorisées à prendre tout le lopin dans les cas où une telle subdivision aurait eu lieu.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-il raisonnable que la compagnie de chemin de fer fasse un profit sur le restant du terrain au détriment de son propriétaire? Je crois que les compagnies devraient se contenter des pouvoirs que nous leur avons donnés.

M. BENNETT: Ce n'est pas là la question.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Elles peuvent exproprier tout le terrain qu'elles aient ou non besoin de ce terrain pour les fins du chemin de fer et empêcher un individu qui prévoit l'avenir, et divise sa terre croyant qu'un chemin de fer passera un jour, de réaliser quelque bénifice.

M. JOHNSTON, C.R.: La chose m'a été expliquée comme ceci: un lopin a 150 ou 120 pieds de profondeur. La compagnie n'a droit d'exproprier que 100 pieds pour l'emplacement de la voie, ce qui laisse au propriétaire 20 pieds. Cet homme prétend qu'il a droit à une indemnité non seulement pour les 100 pieds qui ont été pris mais aussi pour le dommage causé aux autres 20 pieds. Il dit, "Il me reste sur les bras 20 pieds qui ne me sont d'aucune valeur".

L'hon. M. PUGSLEY: Dans ce cas-là les autres 20 pieds ne seraient pas d'un grand avantage pour la compagnie.

M. BENNETT: Il y aurait peut-être avantage pour la compagnie mais non pour l'individu. Ces 20 pieds ont toujours été un sujet d'ennui pour la municipalité et la question des clôtures surgit, et je puis vous montrer des cas où des clôtures ne sont séparées que par une quinzaine de pieds de terrain. La municipalité a élevé une clôture sur le front d'une rue et la compagnie a été obligée de construire l'autre clôture.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me semble que la chose n'est pas assez importante pour que nous autorisions la compagnie à prendre plus de terrain qu'il ne lui en faut pour la construction de sa ligne.

M. BENNETT: Nous devons lui donner une certaine autorité parce que nous avons à traiter cette question dans l'Ouest du Canada. J'ai eu beaucoup à faire avec ces cas-là et ces bouts de lopins nous ont causé des embarras sans nombre. Je crois que nous devons y pourvoir par une disposition subordonnément à une ordonnance de la Commission.

L'hon. M. GRAHAM: Dans les cas où les lopins ne dépassent pas une certaine étendue de terrain je crois que la compagnie devrait être obligée de les prendre en entier.

M. BENNETT: Assurément.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, pour ce qui concerne les petits lopins.

L'hon. M. GRAHAM: Cela donne lieu à des litiges.

M. MACDONELL: Donnez leur ce pouvoir subordonnnnément à une ordonnance de la Commission.

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que la Commission devrait avoir l'autorité de pouvoir obliger la compagnie de prendre tout le terrain ou toute partie de terrain nécessaire.

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a des difficultés des deux côtés. Ce serait peut-être une grande injustice que de forcer la compagnie à prendre plus de terrain qu'il ne lui en faut. D'un autre côté les compagnies jouissent de pouvoirs très considérables, cependant, règle générale, elles peuvent aisément faire des arrangements avec les propriétaires.

M. BENNETT : Je me rappelle un cas survenu pendant le plus fort de la spéculation. C'était un fait connu que le Canadian-Northern passerait par Calgary. Un monsieur acheta une demi-section et la divisa en lopins à bâtir. Ces lopins ont à cet endroit 150 pieds de profondeur. La ligne les coupait de telle façon qu'ils étaient rognés de dix pieds d'un bout, et de dix pieds dans un autre endroit, de sorte que les arbitres ont eu une question difficile à régler. Laissons la Commission décider de l'étendue de terrain que les compagnies devront prendre, parce que, à présent, on ne peut les forcer à prendre plus de 100 pieds.

L'hon. M. PUGSLEY : Est-ce que les honorables députés ne croient pas que les propriétaires seraient heureux de vendre ces petits bouts de terrain?

M. BENNETT : Les compagnies ont à signifier un avis afin de pouvoir exproprier le terrain qu'elles désirent prendre.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai eu beaucoup de trouble avec ces bouts restants lorsque j'étais à la tête du ministère.

M. BENNETT : Ces bouts augmentent beaucoup en valeur.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce serait une injustice pour la compagnie si vous l'obligiez à tout prendre le lopin.

M. JOHNTON, C.R. : J'ai préparé une clause projetée qui se lit comme suit :

> Dans les cas où le terrain requis pour l'emplacement de la voie forme une partie d'un lopin à bâtir désigné sur tout plan ou toute sub-division enregistrés, la compagnie peut, subordonnément à l'approbation de la Commission, prendre posession de tout le lopin.

L'hon. M. PUGSLEY : Ou la compagnie peut être forcée de l'acquérir.

M. BENNETT : Dans l'intérêt public je crois qu'elle devrait être obligée de l'acquérir.

L'hon. M. GRAHAM : Cette mesure semble sévère, mais c'est là une difficulté qui se présente très souvent.

M. CHRYSLER, C.R. : Dans la cause Holdidge la décision a été rendue que s'il s'agit d'une subdivision faite de bonne foi avant l'enregistrement du plan vous devez payer pour tout le lopin, mais les arbitres doivent prendre en considération l'augmentation de la valeur du terrain à cause de la construction.

M. BENNETT : Cela ne s'applique qu'à une partie du terrain à travers lequel passe la ligne du chemin de fer. C'est très bien pour cette région-ci du pays, mais où vous avez vingt-cinq subdivisions autour d'une cité, c'est une différente affaire.

L'hon. M. PUGSLEY : Peut-être n'y en aura-t-il pas tant à l'avenir.

M. GREEN : La plupart de ces cas sont réglés avant de venir devant les arbitres. Ordinairement une entente est conclue entre la compagnie et les propriétaires des lopins de terrains. Ce n'est que pour des cas exceptionnels que les procédures d'arbitrage ont été poussées si loin que la Commission a dû s'assembler pour les décider.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai eu des difficultés avec cette question. Les parties intéressées ne voulaient pas d'arbitrage. Selon toute apparence elles semblaient craindre de négocier entre elles. Toutes deux craignaient un arbitrage et elles venaient souvent à moi me demander si je ne pouvais pas suggérer quelque chose. En toutes cir-

constances, j'ai fait exactement ce que la Commission est autorisée à faire et toutes deux ont accepté ma suggestion.

M. GREEN: J'ai eu connaissance de nombreux cas d'arbitrage et j'ai trouvé que, règle générale, la compagnie craint plus l'arbitrage que le propriétaire du terrain, et à moins que la réclamation fût des plus déraisonnables une entente était toujours possible.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Ruel, aviseur du *Canadian Northern,* m'apprend que sa compagnie était la partie défenderesse dans la cause Holdidge.

L'hon. M. PUGSLEY: Si vous essayez à rendre justice selon les idées de M. Graham et à imposer une obligation réciproque, la compagnie préférerait de beaucoup que la chose restât comme elle est.

M. CHRYSLER, C.R.: Pour être franc, je crois que cela est préférable de la laisser ainsi. Si l'article 205 comportait l'obligation nous serions plus mal et comme la chose existe elle donne l'occasion d'en arriver à une entente quand les gens sont raisonnables.

Article adopté.

Article 201, paragraphe 6—Dépôt chez les registraires des titres.

M. CHRYSLER, C.R.: L'ancien article concernant le dépôt des plans, la sanction du dépôt, le dépôt des plans, profil et livre de renvoi, etc.; dépôt des précédents une fois autorisés au bureau de la Commission et à celui du registraire des titres. Je ne vois pas où il y a un changement ici. Ces dispositions existent déjà.

Le PRÉSIDENT: Vous n'y avez pas d'objection tel qu'il est.

M. CHRYSLER, C.R.: Non, excepté que c'est moins clair que dans l'autre.

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai par devant moi l'ancien article, il dit:

> " Toutes les dispositions de la présente loi applicables à la prise de possession de terrains pour l'emplacement ou la voie principale du chemin de fer sans le consentement du propriétaire, s'appliquent dans les cas de terrains dont la prise de possession est autorisée aux termes du présent article ", etc.

Et le dépôt de ces pièces une fois sanctionnées au bureau de la Commission et à celui de registraire des titres. Les dispositions exigent de déposer les plans au bureau de la Commission et à celui du registraire des titres ont été omises. Le dépôt de ce plan est maintenant requis. De sorte que ce qui était autrefois non nécessaire est maintenant rendu nécessaire, et il semble qu'il soit raisonnable que lorsque la compagnie prend une plus grande étendue de terrain elle doit être obligée de déposer les plans. Je crois que cet article devrait être laissé en suspens.

Article adopté.

Article 207—L'ordre du juge peut être obtenu.

M. JOHNSTON, C.R.: Le but de l'amendement à l'article 107 est de spécifier d'une manière absolument claire que les personnes qui n'ont aucun droit légal de vendre doivent obtenir un orde du juge.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est une condition établie qu'elles doivent au préalable obtenir un ordre du juge. Le changement semble approprié.

Article adopté.

Article 208—Restriction des pouvoirs d'aliéner.

L'hon. M. GRAHAM: L'article 205 est subordonné à celui-ci.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 205 pourvoit à ce que la compagnie puisse acquérir une plus grande étendue de terrain qu'elle n'en a réellement besoin lorsqu'elle peut le faire à des conditions avantageuses. L'article 208 restreint le pouvoir de certaines personnes comme les recteurs, les corporations ecclésiastiques, de manière qu'elles ne peuvent vendre que les terrains absolument requis par les chemins de fer. Le but évident est de les empêcher de spéculer ou de vendre des terrains qui ont été destinés à certaines fins, et elles sont assujetties aux besoins réels des compagnies de chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Elles sont réellement des fidéicommissaires.

Article adopté.

Article 211—Les contrats anticipés.

M. JOHNSTON, C.R.: Ceci pourvoit simplement à l'enregistrement.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est très bien sauf la disposition qui stipule, "Si ces terrains sont ultérieurement tracés et déterminés dans le délai d'une année à compter de la date du contrat ou marché". La question est de savoir si c'est là une date appropriée pour faire commencer votre année. Dans d'autres cas l'année commence à partir de la date du dépôt du plan.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article est tel qu'il était sous ce rapport.

L'hon. M. GRAHAM: La compagnie avait le droit autrefois de prendre possession du terrain ou de donner avis qu'elle devait prendre possession du terrain et elle le gardait deux ou trois ans sans rien faire. Est-ce que cette disposition couvre ce point?

M. CHRYSLER, C.R.: Non. Vous pensez à révoquer l'avis de la prise de possession et ne pas aller plus loin.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand vous introduisez les mots, "est obligatoire, si ce contrat ou marché est régulièrement enregistré chez le registraire officiel des titres," vous ne désirez réellement pas une restriction quant à l'année. Je comprends qu'une année a été spécifiée pour couvrir les cas où le contrat n'aura pas été enregistré, où aucun avis n'aura été envoyé à une tierce personne, mais si vous faites enregistrer le contrat, cela s'applique à toute la vie du contrat.

M. CHRYSLER, C.R.: Non, ce n'est pas là le sens de l'article. La compagnie va trouver un homme et lui dit: "Nous allons vous payer $100 pour traverser votre terre". Vous fixez le prix, mais vous ne faites rien de plus. Cet article stipule qu'un contrat devient nul si les terrains ne sont pas déterminés dans un délai d'un an.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsqu'il est enregistré le contrat lui-même doit déterminer le temps.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela s'applique à ma prétention dans tous les cas.

Article adopté.

Article 212—Arrentement lorsque les parties ne peuvent pas vendre.

M. JOHNSTON, C.R.: N'est-ce pas là une curieuse disposition? Sous le régime de l'article 212 toute personne intéressée dans ces terrains qui n'est pas autorisée à vendre peut convenir d'une rente annuelle. Savez-vous, M. Chrysler, depuis combien de temps la coutume existe de prendre des baux sous l'autorité de cet article?

M. CHRYSLER, C.R.: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces baux doivent être perpétuels ou pour quatre-vingt-dix-neuf ans.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que le temps varie selon chaque cas. La compagnie ne peut faire de contrat pour plus longtemps qu'elle n'est autorisée à le faire.

ANNEXE No 2

L'hon. M. PUGSLEY: Et règle générale les avocats de la compagnie de chemin de fer feront ces baux pour 99 ans ou aussi perpétuels que possible.

M. CHRYSLER, C.R.: Relativement à l'article 208 les administrateurs ne passeraient pas de bail pour plus longtemps qu'une année.

Article adopté.

Article 214, paragraphe 2—La compagnie peut accorder des servitudes, etc.

M. JOHNSTON, C.R.: Ceci est ajouté dans le but de permettre à la compagnie, lorsqu'elle prend tout le titre de pleine propriété du terrain, de donner à la personne dont elle prend le terrain une servitude sur ce terrain.

M. CHRYSLER, C.R.: Comme indemnité pour les dommages causés.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y avait un doute au sujet du pouvoir des arbitres d'accorder quoi que ce soit lorsque le contrat leur a été soumis.

L'hon. M. GRAHAM: Cela est passablement juste.

Article adopté.

Article 216—L'avis d'expropriation doit être signifié.

L'hon. M. GRAHAM: Le paragraphe C réfère à la notification portant que "si dans les dix jours suivant la signification de cet avis, ou lorsque l'avis est donné par annonce publique," etc. En quelle circonstance est-il suffisant de donner un avis par annonce publique? Quelle est cette sorte d'annonce publique?

M. JOHNSTON, C.R.: Un avis donné à la Commission conformément à un article précédent.

L'hon. M. PUGSLEY: Supposons que le propriétaire soit absent et que vous ne puissiez pas lui faire signifier un avis.

M. CHRYSLER, C.R.: L'article (182) concernant les lignes d'embranchements stipule qu'un avis de quatre semaines doit être donné. Cette disposition s'applique-t-elle à ce cas-ci?

M. MACDONELL: Un avis dans la *Gazette du Canada* ne suffit pas.

L'hon. M. GRAHAM: Quand vous vous efforcez réellement d'atteindre un homme il devrait y avoir un avis de donner en plus de l'annonce requise dans la *Gazette du Canada.*

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 218 stipule (lisant):

> "Si la partie adverse est absente du district ou du comté où le terrain est situé, ou si elle est inconnue, une requête peut être présentée à un juge d'une cour Supérieure de la province ou du district, ou au juge de la cour de Comté dans le ressort de laquelle les terrains sont situés, lui demandant l'autorisation de faire la signification par voie d'annonce dans un journal.
>
> 2. Cette demande doit être accompagnée du certificat susmentionné, ainsi que de l'affidavit d'un fonctionnaire de la compagnie attestant que la partie adverse est absente, ou que, après une recherche minutieuse la personne à laquelle cet avis devait être signifié n'a pu être trouvée.
>
> 3. Le juge doit ordonner que l'avis susmentionné, mais sans le certificat, soit inséré trois fois dans le cours d'un mois dans un journal publié dans le district ou le comté, ou, s'il n'y est pas publié de journal, dans un journal publié dans un district ou comté voisin".

L'hon. M. GRAHAM: Je ferais publier cet avis bien plus près du domicile du propriétaire. Je dirais que l'avis devrait être publié dans le journal paraissant dans

l'endroit le plus rapproché de sa dernière adresse postale. Une personne ordinaire n'est pas connue à quarante milles de chez elle et l'avis devrait être publié dans un journal publié non loin de son domicile.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est une disposition de vieille date.

L'hon. M. GRAHAM: Je le sais, et j'ai toujours soutenu que la *Gazette du Canada* au point de vue de l'annonce n'était pas dans l'intérêt de personne sauf pour celle qui aurait un représentant légal et dont l'avocat se donnerait la peine de la consulter.

M. JOHNSTON, C.R.: Il peut se présenter des cas où la personne est absente, on n'a peut-être jamais résidé dans le comté; elle pourrait vivre en Angleterre ou aux Etats-Unis. Tel que l'article est fait le juge doit voir à la publication de l'avis nécessaire.

M. MACDONELL: Le but est de faire parvenir l'avis au propriétaire. Pourquoi ne pas laisser ce soin au juge? Vous pouvez stipuler que le juge donnera un ordre pour faire publier un avis dans un journal ou de toute autre manière qui permettra dans son opinion d'atteindre le plus facilement la personne en question. Quelque chose en ce sens.

Article laissé en suspens avec l'entente que M. Johnston soumettra à la prochaine séance un amendement acceptable.

M. JOHNSTON, C.R.: J'aimerais à revenir à l'article 216 et profiter de la présence de M. Chrysler, parce que j'approuve difficilement les mots "la partie adverse". Tel qu'il est actuellement l'article stipule ce qui suit: "Avant de procéder à l'arbitrage pour déterminer l'indemnité ou les dommages-intérêts, la compagnie doit signifier à la partie adverse un avis".

M. MACDONELL: Cela est très vague.

M. CHRYSLER, C.R.: On ne devrait pas dire "la partie adverse", mais "le propriétaire du terrain".

M. JOHNSTON, C.R.: La loi précédente disait "la partie". L'interprétation a été donnée, et je crois que la loi anglaise a été ainsi interprétée, que toutes les parties intéressées devraient recevoir un avis.

Il est résolu que l'article restera en suspens jusqu'à ce que messieurs Johnston et Chrysler aient préparé un amendement acceptable. Tous les autres articles dans lesquels se trouvent les mots "la partie adverse" sont déclarés aussi en suspens.

Article 219—La compagnie peut retirer l'avis et abandonner les procédures si elle se décide à ne pas prendre le terrain ou les matériaux mentionnés dans l'avis.

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai reçu quelques lettres de M. M. D. L. McCarthy qui désirerait adresser la parole devant le comité et qui m'a envoyé un long amendement au sujet de l'abandon des procédures. J'ai ici une lettre de M. McCarthy disant qu'il sera ici demain.

Article déclaré en suspens.

Le comité s'ajourne jusqu'à demain.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, le 3 mai 1917.

Le comité s'assemble à 11.15 a.m.

Le PRÉSIDENT: Il a été entendu de prendre ce matin l'article 146: réglementation des émissions de capital et d'obligations (lisant):

> 146. Nonobstant toute disposition d'une loi spéciale ou d'une autre loi, ou d'un autre article de la présente loi, nulle compagnie, déjà constituée en corporation ou qui le sera à l'avenir, ne doit, à moins qu'elle n'ait été antérieurement autorisée par le Gouverneur en conseil, émettre de capital, d'actions, de certificats d'actions, d'obligations, de débentures, de débentures-actions, de billets, de mortgages ou d'autres valeurs ou titres de créances recouvrables au delà d'une année après leur date ou émis autrement que pour valeur en espèces seulement, sans obtenir au préalable l'autorisation de la Commission touchant cette émission.
>
> 2. Selon qu'elle juge que les circonstances la justifient, la Commission peut refuser ou peut accorder la permission nécessaire à l'émission projetée, ou peut accorder une permission pour telle partie de cette émission qu'elle considère raisonnable et convenable; et elle peut en tout cas imposer les termes ou conditions lui paraissant justes; et, si elle juge que les circonstances la justifient, elle peut fixer un prix au-dessous duquel cette émission ne doit pas être vendue, et spécifier les objets auxquels le produit de l'émission doit être employé, ou pourvoir à l'application de ce produit à tel usage qu'elle peut déterminer par ordonnance subséquente, ordonner que ce produit soit mis en dépôt ou employé comme elle peut le prescrire, et exiger que soit donnée une reddition du compte de ce produit.
>
> 3. Nulle permission accordée par la Commission, ou ordonnance rendue par elle en vertu du présent article, ne doit être considérée ou prise comme constituant une garantie ou une attestation relative à ce qui fait l'objet de cette permission ou de cette ordonnance, ni comme empêchant la Commission de s'occuper de quelque question de taxes ou de taux comme elle pourrait juger à propos de le faire. (Nouveau.)

M. MACLEAN (York): M. Johnston voudra-t-il expliquer ce que contenait la loi ancienne?

M. CHRYSLER, C.R.: Tout cet article est nouveau.

L'hon. M. GRAHAM: Cet article délègue l'autorité exercée jusqu'ici par le Gouverneur en conseil à la Commission des chemins de fer.

M. MACLEAN: La loi est bien plus clairement définie. Tout pouvait se faire sous le régime de l'ancienne loi.

L'hon. M. GRAHAM: Lorsqu'une compagnie désirait faire une nouvelle émission de valeurs, pour parler d'une manière générale, elle présentait une requête au Gouverneur en conseil et devait exposer les raisons pour lesquelles permission devait lui être donnée de le faire. Puis un arrêté du Conseil lui accordait cette permission. Dans le cas présent, vous avez suggéré d'abord, je crois, dans la Chambre des Communes—je sup-

pose que c'est la ligne de conduite suivie de l'autre côté des lignes—qu'avant de permettre à une compagnie de chemin de fer de faire l'émission de valeurs nouvelles elle devait obtenir au préalable le consentement de la Commission. Aux Etats-Unis, je crois, il faut obtenir la permission de la Commission de Commerce entre Etats.

M. MACLEAN: Est-ce que le chemin de fer Pacifique-Canadien n'émet pas de valeurs sans le consentement de qui que ce soit à cause des pouvoirs qui lui ont été primitivement conférés?

L'hon. M. GRAHAM: Il peut y avoir quelque chose dans leur charte originale qui leur donne des prévilèges spéciaux.

M. MACLEAN: Je désire savoir si ces choses-là vont cesser.

Le PRÉSIDENT: Je comprends que les représentants des diverses compagnies de chemin de fer sont présents ici ce matin, et si c'est le désir du comité qu'ils soient entendus, j'inviterai M. Biggar, l'aviseur général du chemin de fer du Grand-Tronc.

M. MACDONALD: Qui est l'auteur de cet article?

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article paraît dans cette forme pour la première fois dans la loi préparée par M. Price. M. Price avait reçu du ministère la mission de préparer ce bill. Cet article est une innovation radicale.

M. MACLEAN: Je crois que la Commission des chemins de fer a eu quelque chose à faire avec sa préparation.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry Drayton est présent et parlera plus tard.

L'hon. M. GRAHAM: Comme question de fait, je crois que mon honorable ami de South-York (M. Maclean) a été le premier à amener cette question en Chambre.

M. MACLEAN: Je le sais.

M. NESBITT: L'intention est de transférer l'autorité du Parlement représenté par le ministre des Chemins de fer, à la Commission, n'est-ce pas?

M. W. H. BIGGAR, C.R.: Je suis ici par un pur hasard parce qu'il semblait compris hier soir que cet article ne serait pas étudié aujourd'hui à cause de l'absence forcée de M. Beatty, aviseur général de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dont la compagnie est plus intéressée à cet article que la nôtre. M. Beatty était obligé d'être à Montréal aujourd'hui et il lui était impossible d'être présent ici.

M. NESBITT: Quelque remarque a été faite disant qu'il ne pourrait pas être ici.

Le PRÉSIDENT: Hier il a été compris que l'on prendrait cette clause.

M. BIGGAR: L'entente était de nature différente hier soir. Je suis bien en mesure de vous donner les objections de la compagnie du Grand-Tronc, mais je pensais qu'il serait peut-être préférable d'entendre en même temps les vues du chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. MACLEAN: Comment votre compagnie fait-elle les émissions de capital?

M. BIGGAR: Les émissions de capital se font toutes en vertu d'une loi spéciale du Parlement.

M. MACLEAN: Y- a-t-il une loi spéciale pour chaque compagnie?

M. BIGGAR: Notre émission ne consiste que dans une seule catégorie d'actions. Chaque fois que nous désirons émettre de nouvelles actions nous nous présentons au parlement et obtenons une loi spéciale qui pourvoit au montant de l'émission projetée et de plus que la loi ne sera pas mise en vigueur avant que les actionnaires ne l'aient approuvée, les dits actionnaires étant les détenteurs des actions présentes de la même catégorie. Ce nouvel article signifie, en tant que nous y sommes concernés, que vous allez transférer du Parlement à la Commission des chemins de fer le droit de dire de quel montant sera l'émission et de quelle manière elle se fera.

M. MACLEAN: Que faites-vous de vos compagnies subsidiaires?

M. BIGGAR: Nous n'avons plus de compagnies subsidiaires au Canada; elles sont toutes fusionnées avec le Grand-Tronc, le Canada-Atlantic étant la dernière à être

fusionnée. Comme je l'ai dit, chaque émission de capital sera sur un pied d'égalité avec le capital émis dans les mêmes conditions et en vertu des mêmes lois qui sont en vigueur depuis les cinquante dernières années, et cette loi n'est pas valide, et les directeurs ne peuvent pas émettre ce capital avant que les actionnaires actuels ne se soient entendus et n'aient déclaré à quelles fins sera applicable le produit de cette émission. Nous croyons que le Parlement peut, en ce qui nous concerne, contrôler le montant de notre émission projetée et les conditions dans lesquelles nous désirons la faire, et nous croyons de plus que, en ce qui concerne l'utilisation du produit de l'émission, nos directeurs, nos chefs d'exploitation, nos chefs de transport, les gérants des lignes, qui sont tous constamment en contact avec les besoins de la propriété, ont meilleure qualité à dire comment l'argent devra être dépensé que même la Commission des chemins de fer. Si cette autorité est transférée à la Commission cette dernière ferait comparaître devant elle nos officiers, entendrait leurs vues et agirait probablement en conséquence.

M. MACLEAN: Supposons, M. Biggar, qu'il arriverait au Canada ce qui est arrivé aux Etats-Unis où de grands réseaux de chemins de fer ont été ruinés par une émission inopportune de capital qui avait été autorisée à la légère. Est-ce que cela ne serait pas une bonne chose de rendre quelqu'un responsable de l'émission de capital et de la disposition de son produit afin qu'il soit appliqué aux fins de l'entreprise?

M. BIGGAR: Le Parlement a aujourd'hui ce pouvoir.

M. MACLEAN: Je sais qu'il l'a.

M. BIGGAR: La différence est celle-ci: aux Etats-Unis les compagnies de chemins de fer ne sont pas constituées en corporation par une loi spéciale comme elles le sont ici; elles sont constituées en corporation simplement en déposant un mémoire d'acte d'association.

L'hon. M. GRAHAM: Ainsi qu'il se fait ici sous le régime de la loi des compagnies.

M. BIGGAR: Elles ne se présentent pas au Congrès pour obtenir leurs pouvoirs. Dans chaque loi qui est adoptée le Parlement limite le montant de l'émission d'obligations, et le capital est fixé. Il se peut que dans le passé le Parlement ait été trop libéral en autorisant des émissions d'obligations mais vous ne pouvez pas guérir cela par cette législation.

M. MACLEAN: Est-ce que des pouvoirs semblables n'ont pas été donnés à la Commission de Commerce entre Etats des Etats-Unis.

M. BIGGAR: Ce que j'en pense c'est que le comité nommé par le Congrès a fait un rapport contre ce projet et a donné l'avis de ne pas autoriser la Commission de Commerce entre Etats de régler l'émission des valeurs. Dans quelques états de l'Union la commission a ce pouvoir.

M. MACLEAN: Un projet national à cette fin est devant le Congrès.

M. BIGGAR: Le projet a été référé à un comité et ce dernier a fait un rapport défavorable. Dans quelques états elle a ce pouvoir mais non pas dans la majorité des cas. Dans quelques-uns des états ce pouvoir est exercé d'une manière arbitraire et c'est la coutume de prélever une taxe sur chaque émission d'obligations. Tel est le cas dans le Michigan et l'Illinois. Là vous devez vous présenter devant le conseil d'Etat et obtenir son approbation avant de pouvoir émettre des valeurs, mais il vous fait payer une forte taxe pour cette émission. Ce n'est pas ce qui est proposé ici. Une des principales raisons pour lesquelles ces états ont adopté des lois de ce genre c'est qu'elles leur permettent d'en retirer des revenus considérables. Dans notre cas nous ne pouvons pas émettre un dollar de capital—nous n'émettons qu'une catégorie d'actions—sans être obligés de venir devant le Parlement qui décrète une loi spéciale qui en limite le montant. En tant que la dépense du produit est concernée, nous croyons, nous, les propriétaires, que nous sommes tout aussi capables de dire comment il doit être dépensé que la Commission.

M. MACDONELL: Nonobstant que la loi spéciale autorise l'émission de capital et de débentures, il en est toujours ainsi sous le régime de l'article 146 qui en plus impose l'obligation de se présenter devant la Commission. L'article dit: "Nonobstant toute disposition d'une loi spéciale ou d'une autre loi".

M. BIGGAR: La Commission nous dirait, par exemple, comment nous devrons dépenser notre argent. Assurément les personnes responsables de la propriété sont capables et en mesure de dire comment il peut être dépensé au meilleur avantage dans l'intérêt des actionnaires. Et de plus, l'article stipule que nous n'en pouvons pas fixer ni la limite ni le prix. Je crois qu'il y a une lettre—le comité peut ne pas l'avoir reçue encore—de M. Smithers, président de notre bureau, dans laquelle il dit qu'en plusieurs occasions il a pu se rendre au *London Exchange* et vendre en une demi-heure de cinq à six milions de ces actions. Comment pourrait-il câbler ici et obtenir l'approbation de la Commission au sujet du prix? Il arrive des moments opportuns où l'on peut vendre avec grand avantage des actions sur ce marché. Cette chance peut être perdue du soir au matin. Que veut-on en fixant le prix pour nous et que veut-on en particulier en nous disant comment nous allons dépenser notre propre argent?

M. MACLEAN: La Commission n'est pas obligée d'exercer son autorité. Elle pourrait dire: "Nous allons vous permettre de faire l'émission d'actions au prix que vous pouvez avoir.

M. BIGGAR: Nous sommes obligés d'avoir son approbation.

M. MACLEAN: Pour le prix?

M. BIGGAR: Oui.

M. MACLEAN: La Commission peut vous dire; "Faites pour le mieux et financez l'affaire vous-même".

M. BIGGA8: Mais comment oserions-nous vendre à un certain prix sans avoir au préalable obtenu l'approbation de la Commission?

M. MACDONELL: Ceci donne à la Commission une très grande autorité.

M. NESBITT: L'autorité passe simplement du Parlement à la Commission.

L'hon. M. GRAHAM: Somme toute, pensez-vous, parlant d'une manière générale, que nous en sommes arrivés à cette période, si jamais nous devions y arriver, où le Parlement et le gouvernement doivent renoncer à tous ces pouvoirs pour les passer à d'autres?

M. BIGGAR: La chose se réduit simplement à cela en tant que le Grand-Tronc est concerné. Vous transférez le contrôle absolu de notre capital du Parlement à la Commission. C'est cela que l'article signifie.

L'hon. M. GRAHAM: Personnellement, je ne crains pas de prendre ma part de responsabilité à l'égard de ces choses. Sans doute, c'est une chose facile que de suivre les lignes de moindre résistance et nous dépouiller de toute autorité et nous épargner du trouble en la passant à une Commission. Quelle que soit l'habileté de la commission quel en sera l'avantage au pays, aux actionnaires, ou à n'importe qui?

M. MACLEAN: J'ai regardé par hasard ce matin un resumé du rapport de M. Smith sur la situation des chemins de fer au Canada, et il recommande la formation d'une nouvelle compagnie qui serait administrée par quelqu'un relativement aux valeurs.

L'hon. M. GRAHAM: Il recommande cela pour le chemin de fer d'un autre et non pour le sien.

M. MACLEAN: Oui, et nous avons eu l'expérience de M. Smith et de ses assoociés. Je crois que les chemins de fer du Canada devraient être administrés d'après l'expérience obtenue aux Etats-Unis. Les personnes chargées de l'administration des différents réseaux de chemins de fer des Etats-Unis ont été les pillards de leurs propres lignes et les ont volées, et les exemples les plus graves probablement dans le monde entier se trouvent dans les faits concernant l'administration des lignes Rock Island

et la Hartford et New-Haven. Ce qui a été révélé au sujet de ces lignes était si grave qu'il y a eu aux Etats-Unis une demande pour un changement. Quelques-unes des compagnies avec lesquelles M. Smith a été associé ont été exploitées du côté des finances et du capital à un degré tel que le public doit être protégé contre ces excès. Nous en avons eu quelques exemples ici.

M. Nesbitt: Dans ces cas-là étaient-elles obligées d'aller au Congrès pour faire approuver leurs projets?

M. Maclean: Je ne m'occupe pas de ce qu'elles avaient à faire. Le public devrait être protégé. Ces gens allaient où ils voulaient et émettaient des actions comme ils voulaient et exploitaient le public. La situation des chemins de fer au Canada aujourd'hui a été rendue plus sérieuse, selon moi, à cause de la manière facile et libre avec laquelle on a permis au Pacifique-Canadien d'émettre son capital—un capital qui commande 10 pour 100. Ce capital rapporte des dividendes de 10 pour 100, tandis qu'une grande partie des besoins financiers du Pacifique-Canadien eussent pu être rencontrées par une émission d'obligations portant un intérêt probablement de 4 pour 100. La compagnie a des débentures-actions dont l'intérêt, je crois, est à un taux peu élevé. Il devrait y avoir quelqu'un d'autorisé à dire comment le réseau sera financé, soit au moyen d'actions, ou soit au moyen d'obligations. Laissez-moi vous dire quelque chose d'occurrence récente au sujet du Pacifique-Canadien. C'est un chemin de fer absolument canadien. Sa construction a été entreprise pour le bénéfice du Canada, et cependant le contrôle de cette ligne pourrait passer hors de ce pays. Si vous tenez votre émission de capital à un chiffre peu élevé et le remplacez par des obligations, il y a une bien plus grande chance de conserver au Canada le contrôle du chemin de fer qui a été construit pour le bénéfice du Canada, mais si vous allez faire une émission considérable de capital ce contrôle pourrait ne pas demeurer au Canada.

M. Nesbitt: Mais où est la différence que vous émettiez du capital ou des obligations au point de vue du contrôle?

M. Maclean: Je prétends que si vous désirez laisser nos chemins de fer sous le contrôle des corporations privées, le capital émis devra être à un chiffre peu élevé et gardé, si possible, au pays.

M. Carvell: Si l'émission de capital est peu considérable se vendra-t-elle plus facilement au pays qu'à l'étranger?

M. Maclean: Oui, vous pouvez en appeler au patriotisme des Canadiens.

M. Carvell: Pas quand il s'agit de dollars et de cents.

M. Nesbitt: Il disparaît quand on arrive à la question de dollars et de cents.

M. Maclean: Lorsque le capital émis était peu considérable c'était une chose facile pour le pays de conserver le contrôle de ses propres voies ferrées, mais le contrôle du Pacifique-Canadien, à cause de son émission considérable de capital est passé à l'étranger tandis qu'il aurait dû rester au pays. Comme de raison, vous pourriez en prendre possession demain comme mesure de guerre, mais alors vous soulevez la question importante de la surcapitalisation.

L'hon. M. Graham: Admettons que vous ayez raison pour tout ce que vous dites, pensez-vous que cette Commission exercerait un meilleur contrôle que le Gouverneur en conseil qui est directement responsable au peuple?

M. Maclean: Je le penserais, oui, parce que le contrôle n'a pas été bon dans le passé.

L'hon. M. Graham: Les conditions changent tout le temps.

M. Maclean: Il y a eu une véritable insouciance dans l'émission du capital au point de vue de sa nature et au point de vue de son contrôle, et l'on s'est demandé même si toutes les valeurs avaient été appliquées aux meilleures fins de l'entreprise.

M. CARVELL: Nous nous efforcions d'obtenir des renseignements de M. Biggar. Avez-vous objection à lui entendre dire pourquoi il préfèrerait avoir affaire au Gouverneur en conseil pour ces choses plutôt qu'à la Commission des chemins de fer?

M. MACLEAN: Je n'en serais que trop heureux.

M. CARVELL: C'est là la vraie question en jeu.

M. MACLEAN: Non, la vraie question en jeu ce sont les intérêts de la nation, et non les vues du Grand-Tronc.

M. CARVELL: La question est relative au pouvoir d'autoriser les émissions de capital et d'obligations et de savoir si ce pouvoir doit être aux mains de la Commission des chemins de fer ou du gouvernement.

M. MACLEAN: C'est probablement la question en jeu. Mais ce n'est pas là tout à fait ma proposition, mais j'ai soumis à la Chambre la question de savoir si des émissions de capital de cette nature ne devaient pas être contrôlées. Et je crois que cette question non seulement répond partiellement au but que je m'étais proposé mais touche à la question de la sagesse ou du manque de sagesse de la Commission des chemins de fer. Je crois que cet article est fait dans l'intérêt public. Sir Henry Drayton est ici et je vais lui demander de nous éclairer.

L'hon. M. GRAHAM: Que pensez-vous du point soulevé par M. Biggar au sujet du pouvoir de la Commission de régler le prix des actions? Je crois que le Gouverneur en conseil n'a jamais fixé le prix auquel les valeurs devaient être vendues.

M. MACLEAN: Comme de raison il serait possible d'exploiter cette valeur d'une manière inconvenante, je ne dis pas que la chose arriverait mais il faudrait la prévenir.

M. CARVELL: Vous croyez qu'il serait possible de couper un melon?

M. MACLEAN: Il s'en est beaucoup coupé de melons dans ce pays, mais pas sur le Grand-Tronc, je regrette de le dire. J'en suis peiné; mais ce bon vieux réseau, le Grand-Tronc n'en a pas coupé de melons, et c'est peut-être parce que le bureau-chef est situé à une longue distance du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: C'est parce qu'il a eu à remorquer ces voitures de troisième que vous désiriez, je crois.

M. MACLEAN: C'était une bonne chose. Ces voitures furent mises en circulation, mais les gens qui restaient à Brockville et aux environs n'ont pas voulu en profiter.

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne voyageons pas en troisième.

M. MACLEAN: J'ai lu que des ex-ministres avaient traversé le continent en wagon particulier et qu'ils avaient aimé le voyage, mais nous nous éloignons de la question.

L'hon. M. GRAHAM: M. Biggar a soulevé une objection qui me semble une objection réelle au point de vue de fixer le prix. Quiconque s'occupe de valeurs surtout de celles de chemins de fer peut avoir une chance un certain jour de s'en défaire. Des circonstances peuvent se présenter où une personne peut se défaire de ses valeurs avec avantage; mais s'il lui faut attendre pour obtenir l'autorisation de loin, elle sera exposée à un grand désavantage dans exactement la même mesure que se trouve le Grand-Tronc à ce bout-ci de la ligne. Il y aurait lieu peut-être de varier le prix d'un demi-point pour répondre aux besoins. Que dites-vous à ce sujet?

M. MACLEAN: Je me suis déjà présenté à la banque pour avoir de l'argent que j'aurais pu à un certain moment utiliser avec grand avantage mais l'on me répondait, "il faut que nous prenions le temps d'étudier la chose".

Le PRÉSIDENT: Je propose que nous entendions sir Henry Drayton et les experts en chemins de fer. Ils pourraient faire leurs suggestions au comité.

M. MACLEAN: Je serais trop heureux d'écouter, mais jusqu'ici je m'en suis tenu à poser des questions.

M. CARVELL: J'éprouve beaucoup de sympathie à votre égard.

ANNEXE No 2

M. MACLEAN: Je suis en faveur de ce paragraphe.

M. CARVELL: J'aimerais à entendre quelque raison adverse.

M. MACLEAN: Ecoutons les vues de la compagnie au sujet de ce paragraphe. Je serai bien heureux de voir M. Biggar continuer son témoignage.

M. BIGGAR, C.R.: Il ne me reste pas grand'chose à dire. Je crois que c'est en 1884 que la loi a été adoptée autorisant la compagnie d'émettre cette catégorie de débentures-actions. C'est réellement une hypothèque sur la propriété. Les détenteurs de ces actions ont droit de vote tout comme les autres actionnaires et ils possèdent aujourd'hui le contrôle de la compagnie.

M. MACDONELL: Voulez-vous dire au comité par quels règlements ou par quelle disposition le Gouverneur en conseil contrôle aujourd'hui la vente des actions ou des obligations où l'usage qui est fait du produit de cette vente?

M. BIGGAR, C.R.: Pour ce qui nous concerne le Gouverneur en conseil n'exerce aucun contrôle. Une fois que le Parlement adopte pour nous une loi spéciale et qu'elle est approuvée par les détenteurs d'actions avec lesquelles cette émission sera sur un pied d'égalité, nous pouvons vendre le capital au plus haut prix possible, ce que nous faisons naturellement, et utilisons le produit de cette vente aux meilleurs intérêts de la compagnie, et en tant que le Grand-Tronc est concerné, comme je l'ai déjà dit, le contrôle est aux mains des détenteurs de débentures-actions. Ils le possèdent et le contrôlent, et pas un dollar de ce capital, nonobstant l'autorité donnée par le Parlement d'émettre de nouvelles débentures-actions, n'est vendu avant que les actionnaires dont les actions seront sur le même pied que celles de l'émission nouvelle, ne disent, " Oui, c'est dans l'intérêt de la compagnie d'émettre ce capital et de faire usage du produit pour améliorer la propriété ".

M. SINCLAIR: Seriez-vous plus satisfaits si le contrôle était placé dans les mains du Gouverneur en conseil plutôt que dans celles de la Commission?

M. BIGGAR, C.R.: Si vous donnez ce contrôle à la Commission vous nous susciterez des embarras concernant la disposition du capital et l'usage à faire du produit.

M. SINCLAIR: Est-ce que le Gouverneur en conseil ne vous causerait pas autant d'embarras?

M. BIGGAR, C.R.: Il ne nous suscite pas d'embarras dans le moment. Naturellement, tant qu'il n'approuve pas la loi du Parlement nous ne pouvons pas émettre d'actions, mais une fois qu'il l'a approuvée et que nos actionnaires l'ont approuvée, nos directeurs sont autorisés de vendre ce capital-actions aux meilleures conditions possibles. S'ils ne le font pas, les actionnaires commencent bientôt à faire des objections et critiquent la conduite des directeurs, et si nous n'utilisons pas les encaissements pour améliorer la propriété les directeurs sont tenus d'expliquer ce fait.

M. CARVELL: Je suppose que l'intention du Parlement était de charger quelqu'un de cette direction et de dire dans quelles conditions le capital-actions devait être vendu et les recettes distribuées. Auriez-vous quelque préférence entre le Gouverneur en conseil et la Commission des chemins de fer?

M. BIGGAR, C.R.: Personnellement, je ne vois aucune difficulté. Comme je l'ai déjà dit, le Gouverneur en conseil serait influencé par les gérants de la propriété. Je crois que la Commission subira la même influence. Je poserais cette question: Qui y a-t-il sur le personnel de la Commission aussi compétent pour dire de quelle manière cet argent sera déboursé dans l'intérêt de la compagnie que le sont les différents départements du chemin de fer?

M. CARVELL: Votre principale objection est que ce sont eux qui devraient avoir la direction de l'émission du capital-actions de la compagnie?

M. BIGGAR, C.R.: Oui.

M. MACLEAN: La question est de savoir s'il y aura direction, ou s'il n'y en aura pas.

M. CARVELL: J'essaie d'éliciter le point de vue de M. Biggar.

M. BIGGAR: Nous n'avons émis aucune autre catégorie de capital-actions durant les vingt-cinq dernières années. C'est la seule catégorie de capital-actions qu'émet le Grand-Tronc, et il se vend avantageusement en Angleterre. Ces actions y sont très populaires, et chaque émission y a été achetée par les détenteurs des actions précédentes. D'abord, si nos directeurs autorisent une requête au Parlement demandant la permission pour la compagnie d'émettre 25,000,000 de ces actions, et le Parlement dit que cela est bien, et les actionnaires disent que cela est bien, nous mettons ces nouvelles au rang des anciennes, et nous mettons notre confiance dans les directeurs, croyant qu'ils débourseront ces fonds dans l'intérêt de la compagnie, et qu'est-ce que la Commission peut faire de plus que les directeurs et les actionnaires pour voir à ce que cet argent soit dépensé comme il sied? La Commission peut arrêter un prix. Nous ne pouvons vendre ces actions qu'en Angleterre, et la Commission peut en déterminer le prix de vente. Ce n'est pas du roman, ni de l'imagination lorsque je vous dis que maintes fois nos actions-débentures ont été vendues par millions dans une demie heure. Précisément au moment opportun M. Smithers, notre président, qui connaît très bien la situation financière de là-bas, saisit une occasion propice de visiter quelques courtiers et dans dix minutes vend pour dix millions de dollars de ces actions à un bon prix.

M. MACLEAN: Est-ce que les dividendes sont payés sur ces actions?

M. BIGGARS Ces actions paient un dividende de quatre pour cent, et paient ce dividende depuis des années.

M. MACLEAN: Est-ce que généralement des dividendes ont été payés sur les actions?

M. BIGGAR: Toujours, parce qu'elles sont une première hypothèque statutaire sur la propriété.

M. MACLEAN: Et les actionnaires ont-ils une part dans l'administration de la compagnie?

M. BIGGAR: Les détenteurs de ces actions ont une direction quasi absolue du Grand-Tronc aujourd'hui. Ils ont une part dans l'administration de la compagnie et ils peuvent contrôler les assemblées des actionnaires, voire même toute la politique de la compagnie.

M. MACLEAN: Siègent-ils avec les actionnaires ordinaires?

M. BIGGAR: Oui, certainement. Ils disposent de deux votes contre un des actionnaires ordinaires.

M. MACLEAN: Et vous dites que les dividendes ont été payés sur ces actions bien que l'entretien de la voie ait été détérioré?

M. BIGGAR: Ces actions ont priorité sur toute les valeurs émises par le Grand-Tronc, à l'exception de quelques débentures-actions émises en faveur du *Great-Western.*

M. MACLEAN: Et ces actions ont préséance même sur les nécessités de la voie?

M. BIGGAR: Elles viennent à la suite des frais d'exploitation.

L'hon. M. GRAHAM: Y a-t-il quelqu'un ici qui représente le Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT: A ce que je crois, M. Chrysler le représente ici.

M. CHRYSLER, C.R.: Je parais ici au nom du Pacifique-Canadien et d'autres compagnies de chemin de fer, mais je m'attendais à ce que M. Beatty fût ici ce matin; on a fait hier des arrangements à ce propos. Il est, de fait, venu à Ottawa, mais malheureusement il a été rappelé et il a dû retourner à Montréal ce matin. Je voudrais qu'on donne un peu plus d'étude à la position du Pacifique-Canadien dans cette affaire, si le comité est d'avis que cet article doit être approuvé à cette heure. Je ne suis pas à même de discuter l'aspect financier de la question parce que je n'en ai pas été avisé, mais il me semble que cet article peut difficilement se recommander au comité pour

plusieurs raisons qui sautent aux yeux. Si le comité veut bien regarder la latitude des termes employés dans les deux premières lignes: Ces termes stipulent que nonobstant quoi que ce soit dans aucune loi, spéciale, ou autre, ou dans d'autres articles de cette loi, n'importe quelle compagnie, qu'elle soit constituée en corporation avant ou après cette loi, à moins d'avoir été avant cette date, autorisée par le Gouverneur en conseil doit émettre du capital-actions, des actions, etc., sans avoir au préalable obtenu la permission de la Commission pour cette émission. Puis-je dire combien de choses sont nécessaires avant d'avoir une idée nette de ce que cela signifie, le langage en est si ambigu. La charte ordinaire, à part toute clause usuelle qui puisse paraître dans les chartes des plus grandes compagnies, comme le Pacifique-Canadien, et le Grand-Tronc, pour un chemin de fer de cent milles, autorise la compagnie à émettre du capital-actions. La première chose qu'elle dit est que la compagnie ne peut pas organiser, ne peut faire aucune transaction, jusqu'à ce qu'elle ait émis ún certain montant du capital-actions qui est mentionné dans l'article que nous étudions,—je crois que c'est 25 pour 100 souscrit, et 10 pour 100 payé. Or, il y a l'autorité du parlement pour l'émission du capital-actions, je ne parle pas des obligations. De sorte que dans le cas d'une nouvelle compagnie, vous avez le parlement qui conditionne l'existence de cette compagnie sur l'émission de son capital-actions. Pourquoi, par exemple, la compagnie devrait-elle s'adresser à la Commission des chemins de fer pour savoir si elle peut émettre du capital- actions? Pour ce qui est d'un cas de ce genre cet article ne signifie rien.

M. MACLEAN: Pour moi ces mots signifient quelque chose relativement au Pacifique-Canadien.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous devrez disposer de l'article tel qu'il est.

M. MACDONALD: Vous n'êtes pas restreint aux trois grands chemins de fer existants.

M. CHRYSLER, C.R.: Cet article est applicable à tous les chemins de fer et à toutes les circonstances des compagnies, autrement, je prétends qu'on ne devrait pas l'adopter. Ensuite, prenez le cas suivant. La compagnie du chemin de fer a l'autorité, en vertu de sa loi spéciale, d'émettre du capital-actions—je me borne toujours au capital-actions—et cet article propose que nonobstant cette autorité dont jouit la compagnie, et laquelle a probablement guidé ses arrangements financiers depuis des années, elle ne peut point émettre ce capital-actions, à moins que quelque autre autorité ne lui donne le droit de l'émettre. Là vous annulez les lois du parlement et les transactions qui ont eu lieu en vertu de ces lois. Le député de York-Est parle du Pacifique-Canadien. Comme je l'ai dit au début, vu que je ne suis pas au courant de l'aspect financier de la question je ne suis pas en mesure de faire des commentaires là-dessus. Mais voilà un chemin de fer autorisé il y a trente ans, ou plus, avec pouvoir de faire certaines choses. S'il n'a pas le pouvoir de faire certaines choses qu'il veut faire il n'a qu'à s'adresser de nouveau au parlement pour l'obtenir. C'est une question pour le parlement et le parlement peut imposer les conditions qu'il veut. Mais vous traitez ici d'une autorisation actuelle d'émettre du capital-actions. J'emploie le terme d'" émission " parce que l'émission comprend toutes les démarches, la passation des règlements nécessaires et l'obtention de l'assentiment des actionnaires et des directeurs. Mais ce n'est pas là réellement l'émission des actions. Le capital-actions n'est pas émis dans toute la largeur du mot tant qu'il n'est pas vendu. Maintenant, vous proposez qu'à quelque état qu'elle soit, cette transaction ne peut être terminée, bien qu'autorisée il y a vingt-cinq ou trente ans par le parlement, à moins d'obtenir le consentement de la Commission, lequel consentement la Commission, naturellement, peut refuser. La Commission a le droit de refuser parce que cet article ne signifie rien si la Commission ne peut le faire.

Prenez alors le langage de la première partie de l'article: " Nonobstant quoi que ce soit dans toute loi, spéciale ou autre, ou dans l'un quelconque des articles de cette loi ". Vous proposez de forcer la personne qui doit considérer la question de la validité des garanties, de découvrir si, oui ou non, l'autorisation octroyée en vertu de tout autre article est nullifiée par cet article, et à quelle étape de l'émission du capital-

actions, elle devient nulle. Il se peut que certaines compagnies aient émis du capital-actions dans un sens du terme. C'est-à-dire, il se peut qu'elles aient terminé les obligations, l'hypothèque, l'assentiment des actionnaires, en un mot, il se peut qu'elles aient terminé toutes les démarches faites en vertu de la loi qui leur est applicable jusqu'à ce que cette loi entre en vigueur complètement; mais si elles n'ont pas vendu ces actions est-ce que cette loi est applicable au cas? Est-ce l'intention que cette loi s'applique à la vente des garanties qui sont aujourd'hui dans les coffres de quelqu'une de ces compagnies? Les termes de l'article sont assez larges pour s'appliquer. J'entends que le paragraphe deuxième, qui dit que le prix minimum doit être déterminé par la Commission, s'applique aux valeurs non émises, non vendues, qui sont actuellement en existence, qui sont autorisées par une loi du Parlement, et sanctionnées par toutes les clauses de cette loi du Parlement qui s'y appliquent. M. Biggar m'apprend que le Grand-Tronc est dans cette position aujourd'hui; ils ont des valeurs qui ont été autorisées et émises mais non pas vendues. C'est à cette transaction que M. Biggar faisait allusion. Il va sans dire que le droit de créer—et je puis employer ce terme qui est peut-être plus explicite—des garanties peut donner naissance à des transactions longtemps avant que l'émission soit terminée par la vente au public, mais cet article arrête la dernière démarche de toutes.

Maintenant, pour ce qui est des obligations-débentures, et débentures-actions, elles sont toutes autorisées en vertu d'une loi du Parlement. Le député de York-Est dit: "Ils font les choses autrement aux Etats-Unis". Aux Etats-Unis ils font les choses autrement, sous certains rapports. Leur loi est bien différente, si je puis le dire. Je ne connais aucune législation aux Etats-Unis qui puisse se comparer à la loi canadienne sur les chemins de fer, pour ce qui est de la gouverne des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Très bien.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai le rapport de l'enquête faite par l'*Inter-State Commerce Commission* sur les chemins de fer de la Nouvelle-Angleterre, mais j'ai oublié de l'apporter ce matin, malheureusement. Ce rapport traite précisement de ce sujet et expose la négligence qui a caractérisé l'octroi des chartes et le contrôle des émissions de capital-actions, aux Etats-Unis; mais il indique un état de choses qui, à ma connaissance, n'existe pas, et n'a jamais existé, au Canada, et certainement n'existe pas sous la présente loi concernant les chemins de fer. Je ne trouve pas juste que les compagnies de chemin de fer qui se sont conformées, légitimement, à toutes les exigences de la législation existante, soient punies à cause de certaines irrégularités dans un pays étranger. Voilà, en vérité, ce que tout ceci signifie; nous n'avons eu au Canada aucun exemple horrible tel que ceux indiqués par M. Maclean.

M. MACLEAN: Permettez-moi de vous poser une question: Supposez que des actions soient émises à plus-value et qu'elles soient limitées aux actionnaires existants? A-t-on jamais taillé un melon dans ce pays, à votre connaissance?

M. CHRYSLER, C.R.: A mon sens ce n'est pas là tailler un melon.

M. MACLEAN: Pas même lorsque les actions sont mises à un prix moindre que celui auquel le public pourrait les acheter, ou qu'elles obtiendraient en vente publique? C'est là tailler un melon pour les actionnaires.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela ne fait rien de la sorte.

M. NESBITT: A propos de melons, que dit-on des dernières actions vendues par le Pacifique-Canadien?

M. MACLEAN: Ma question relative à la préférence accordée aux actionnaires reste sans réponse.

M. NESBITT: Si vous faites beaucoup d'affaires à la bourse, vous devez savoir que vous ne pouvez pas dire le matin quelle sera la cote des actions la nuit suivante.

M. MACLEAN: Je sais cela, et un grand nombre d'autres gens le savent.

L'hon. M. GRAHAM: Le Pacifique-Canadien ne taille pas de melons maintenant.

M. MACLEAN: A un certain moment ces actions peuvent être vendues, et quelqu'un dans l'intérêt du public, devra en déterminer le prix.

M. NESBITT: Qui est l'homme sagace auquel vous voudriez confier ce devoir?

Le PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser, M. Maclean, M. Chrysler peut continuer.

M. MACLEAN: Je veux bien écouter M. Chrysler, mais il a fait allusion à moi et j'ai répondu de la sorte.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne veux pas suivre plus loin la discussion à propos des actions du Pacifique-Canadien ou de n'importe quel autre chemin de fer, mais j'attaque carrément les prémices impliquées dans l'argument de M. Maclean, touchant l'émission des actions, que la plus-value de ces actions ne vient pas à la compagnie. L'émission des actions aux actionnaires de la compagnie plutôt qu'au public, est la méthode convenable d'émettre les actions, parce que les actionnaires sont les propriétaires de la compagnie. Les actions additionnelles projetées sont la propriété des actionnaires; elles n'appartiennent pas au public.

M. MACLEAN: Mais il y a un devoir envers le public.

M. CHRYSLER, C.R.: De quelle manière?

M. MACLEAN: Il y a le devoir de la corporation vis-à-vis du public relativement à la charte.

M. CHRYSLER, C.R.: Je vous demande pardon, monsieur.

M. MACLEAN: Je suis content d'entendre dire cela par le Pacifique-Canadien; ça jette une grande clarté sur la question—que la corporation n'a aucun devoir envers le public.

M. CHRYSLER, C.R.: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il n'y a pas de devoir qui consiste à donner les actions au public plutôt que de les donner aux actionnaires, si elles sont payées à un prix convenable. Il n'y a rien. Il n'y a rien qui prête à la théorie ou à l'argument que M. Maclean avance maintenant; il n'y a rien qui contienne quoi que ce soit ayant trait aux principes que défend M. Maclean, en premier lieu que les actions devraient être offertes au public plutôt qu'aux actionnaires, et deuxièmement qu'elles devraient être vendues au pair. Il n'est nullement question de les émettre à escompte dans les cas dont il parle. Les actions ne peuvent pas être vendues à escompte, d'après la loi des chemins de fer. Les obligations peuvent être vendues de cette manière et il serait peut-être bien qu'une autorité quelconque déclare que les obligations ne doivent pas être vendues à un plus grand escompte que tant.

M. MACDONALD: Est-ce là la situation aujourd'hui, que vous ne pouvez pas disposer des actions d'une compagnie de chemin de fer au-dessous du pair?

M. CHRYSLER, C.R.: Elles doivent être payées en entier, soit en espèces sonnantes soit en propriété.

M. MACDONALD: Pour ce qui est des actions, il n'y a pas de règlement concernant le prix auquel elles doivent être émises.

M. CHRYSLER, C.R.: Les actions doivent être payées en entier; elles peuvent être émises à plus-value, voilà qui est autre chose. Des obligations peuvent être émises à escompte, et c'est au parlement de dire lorsqu'il autorise l'émission d'obligations, si la limite de l'escompte auquel ces obligations peuvent être vendues doit être déterminée.

M. MACDONALD: Les obligations doivent être vendues au prix que vous pouvez obtenir.

M. CHRYSLER, C.R.: Et l'escompte est souvent si grand que cela devient peut-être du gaspillage de les vendre à ce prix; mais, dans certaines limites, les obligations se vendent ordinairement avec escompte.

M. Maclean: Les actions du Pacifique-Canadien furent-elles payées au pair?

M. Chrysler, C.R.: C'est là une autre question.

M. Johnston, C.R.: Si elles ne sont pas payées au pair les actionnaires seront encore responsables en cas de règlement final.

M. Biggar, C.R.: Il y a, je crois, quelque législation qui autorise l'émission d'actions à un certain chiffre qui est moindre que le pair.

M. Chrysler, C.R.: Je parle de la législation que nous étudions aujourd'hui, dans la loi des chemins de fer. Je crois que je n'ai plus rien à dire si ce n'est que si le parlement désire imposer certaines restrictions à l'émission de garanties, elles devraient se borner aux obligations, aux débentures et aux débentures-actions. Jusqu'ici c'est le parlement lui-même qui a déterminé le montant des valeurs à émettre, et lorsque vous avez l'autorité qu'il faut pour émettre ce capital-actions, et que le montant de l'émission a été déterminé, il me semble qu'il n'est plus nécessaire alors d'obliger la compagnie de chemin de fer à consulter la Commission pour savoir le prix auquel ces valeurs peuvent être vendues.

L'hon. M. Graham: Vous pourriez peut-être éclairer le comité un peu sur la disposition actuelle de la loi, où la compagnie s'adresse au Gouverneur en conseil pour l'autorité dans certains cas.

M. Chrysler, C.R.: Je suis heureux que vous ayez posé cette question. Je ne me croyais pas obligé de parler de cet aspect-là aujourd'hui, mais mon idée est que ce pouvoir est exercé en vertu de l'autorité de certaines lois spéciales du parlement qui stipulent que le Gouverneur en conseil peut autoriser certaines choses; et les lois générales n'en disent pas un mot.

M. Sinclair: Vous opposez-vous à tout contrôle dans cette affaire, tant par le Gouverneur en conseil que par la Commission?

M. Chrysler, C.R.: Non, mais c'est une affaire compliquée que nous avons ici; le contrôle dont j'ai parlé, et que M. Graham vient justement de mentionner, est très bien dans maints cas où la compagnie s'adresse au Gouverneur en conseil pour obtenir l'autorisation d'émettre des garanties, et ce contrôle est très convenable, cela dépend des circonstances. Cela peut être fort bien dans le cas d'une grande compagnie, faisant une grande émission, mais cela peut être moins désirable pour une petite compagnie. A mon sens, c'est une question qui devrait être étudiée et réglée dans la loi spéciale.

Le Président: Je remarque que nous avons ici ce matin sir Henry Drayton, président de la Commission des chemins de fer, et le comité serait heureux d'entendre son avis sur cette affaire.

Sir Henry Drayton: Monsieur le président, messieurs, pour ce qui est de l'idée, si l'on peut la réaliser, c'est une très belle idée; si nous commencions tout en neuf, je dirais que c'est la démarche qui s'impose. Le principe à la base de tout ceci est très simple, c'est que l'on devrait obtenir, par la vente des garanties de toutes sortes, tous les dollars qu'on peut, absolument, et que ces dollars devraient être versés dans le trésor de la compagnie. Voilà l'idée, voilà le principe de fond, et c'est cette idée-là qui prend forme dans cette législation. C'est une idée qui au premier abord se recommande entièrement à mon approbation. Mais, depuis que la question a été soulevée nous avons étudié ce qu'ont fait les Etats-Unis à ce propos, car on y en a fait l'expérience, exprès. Je regrette que mon temps a été si accaparé par la besogne que je ne puis vous présenter des renseignements définis, mais j'ai compris—on peut me corriger—que le comité du sénat américain qui étudie cette question a conclu que la législation projetée ne peut pas être mise en vigueur. Ils sont arrivés à cette conclusion en conséquence de ce qui a déjà résulté dans quelques états de l'Union où la loi est en vigueur depuis un an ou deux. Il s'est tenu de nombreuses enquêtes relatives à l'opération de la loi, si je me rappelle bien, et lorsque le sénateur LaFollette a, le premier, soulevé la question, il y a quelque quatre ou cinq ans, ils étaient tous forte-

ment en faveur du projet. Dans ce temps, le gouvernement ici, ou peut-être devrais-je dire le secrétaire d'Etat, a également commencé une enquête sur le même sujet; c'était entre les mains de M. Mulvey, l'idée étant que le même principe devrait s'appliquer non seulement aux chemins de fer mais à toutes les corporations. M. Mulvey a étudié la question et en a fait un rapport plutôt long. Le sénateur LaFolette, du Wisconcin, dans sa correspondance avec M. Mulvey a changé d'avis, et maintenant il dit que ce principe ne devrait pas prendre une forme législative. Aujourd'hui je suis opposé à ce principe, pour la raison très simple qu'ici au Canada nous ne pouvons pas déterminer les taux des chemins de fer sur une base de capitalisation; il y a eu du capital fictif, il n'y a pas de doute là-dessus. Et il semble impossible que les taux soient déterminés sur une base de capitalisation. Nous déterminons les taux ici sur une base de valeur et de service et des conditions avoisinantes. Il est impossible de mettre cette législation en vigueur.

M. MACLEAN: Même pour protéger les veuves et les orphelins.

Sir HENRY DRAYTON: Même pour ce qui touche aux veuves et aux orphelins; il est impossible dans la détermination des taux de prendre en considération la capitalisation. Ceci enlève à la Commission le droit de déterminer les taux, mais la Commission devrait, d'après cette loi, décider quelles sommes d'argent doivent être perçues, à quelles fins cet argent doit servir, et à quel prix les valeurs doivent être émises. Or, si la Commission fait cela, et si la Commission, dans l'exercice de son jugement honnête et probe, est arrivée à cette conclusion, elle se trouve dans cette position qui en tant que cela regarde la Commission, la Commission doit et devrait, en toute probité, régler les taux de telle manière que les garanties auxquelles elle a donné son approbation reçoivent un revenu convenable. Voilà la position.

Prenez la compagnie du Grand-Tronc. Elle a une capitalisation de $100,000 du mille, tandis que le coût moyen des voies ferrées au Canada est de $60,000 du mille, et nous avons beaucoup de chemins de fer au pays ici qui n'ont pas coûté $30,000 du mille, et en d'autres régions du pays, où la construction est très dispendieuse, nous avons des chemins de fer qui, convenablement et nécessairement, ont coûté $110,000 du mille. La compagnie du Grand-Tronc a une très grande capitalisation. Maintenant, sur quelle base, sur quelle base correcte est-ce que la Commission peut aborder la question de régler les taux du Grand-Tronc, tenant compte non seulement de leur ancienne capitalisation, mais aussi de leur nouvelle capitalisation? Il faudrait tout considérer à cause de la nouvelle capitalisation et de la nouvelle unité, et la question ne peut être considérée qu'en tenant compte des pouvoirs d'encaissements. L'histoire des expériences dans le Massachusetts....

M. CARVELL: Avant de vous rendre là,—à supposer qu'une stipulation de cette nature eût été insérée dans nos statuts il y a cinquante ans, croyez-vous que le Grand-Tronc eût eu une capitalisation de $132,000 du mille?

Sir HENRY DRAYTON: Je ne le crois pas. Je ne puis pas dire si mon opinion est correcte ou non, parce que la chose s'est passée il y a bien des années, mais je doute fort qu'on ait mis ce montant d'argent dans le capital. Au Massachusetts le premier contrôle public de l'émission des valeurs a été accordé par la loi de 1870, et la loi de cette année-là stipulait que toute augmentation du capital-actions d'une corporation soit vendue à encan public à pas moins que pair, au bénéfice de la corporation. Ceci a continué jusqu'en 1893 et, naturellement, sous l'ancienne règle, cela voulait dire que les actionnaires, comme dans le cas du Pacifique-Canadien, obtiendraient pour $100 des actions valant $200, et ces $100 de plus-value n'étaient pas versés dans le trésor de la compagnie, mais bien dans les coffres des actionnaires, de sorte qu'au Massachusetts il y a eu quelque agitation demandant la modification de la loi, ce qui s'est effectué en 1893. Or le *Boston & Maine Railway* était une compagnie très forte dans ce temps-là et ses actions se vendaient à tout juste $200, et cette année là elles payaient des dividendes très élevés. Le principe au fond de la nouvelle législation

était que toute valeur accrue aux actions dans le marché en plus de leur valeur au pair allait dans le trésor de la corporation et non aux actionnaires. La loi contre la création d'un capital fictif stipule qu'advenant une augmentation du capital les nouvelles actions doivent être offertes aux actionnaires à leur valeur de cours lors de l'augmentation, laquelle valeur de cours devait être déterminée par la Commission des chemins de fer " en tenant compte des ventes antérieures des actions de la corporation et autres considérations y relatives." La loi a continué avec peu de changement jusqu'à 1908. Cette loi était sans élasticité. Le *Boston & Maine* a fait une nouvelle émission d'actions. Les actions de la compagnie se vendaient alors à environ $200, et la Commission a mis le prix de la nouvelle émission à $190. Il est patent que le prix de la nouvelle émission doit être moindre que celui de l'ancienne. Un très petit bloc de ce capital a été souscrit par les actionnaires et les actions furent alors offertes au public à l'encan; le prix en a baissé de trente points. La deuxième émission après cette législation était lorsque le *Boston & Maine* est venue offrir aux actionnaires un autre bloc d'actions au prix de $165, prix agréé par la Commission des chemins de fer. En ce moment les actions se vendaient à la bourse autour de $178 à $180. Vous voyez que la Commisison croyait qu'une réduction de 15 points serait suffisante, mais encore les actionnaires n'ont pas été sympathiques, et la vente à l'encan qui a suivi a démontré que la valeur réelle des actions, pour ce qui avait trait au public, était encore moindre que ça, parce que le prix en a tombé de $130 à $140, de sorte que dans cette émission de capital, il y a eu une perte d'environ 40 points. Ainsi, s'est élevée la difficulté que le public blâmait la Commission des chemins de fer pour cette baisse dans les actions, et les actionnaires blâmaient également la Commission des chemins de fer. Voici la position des actionnaires vis-à-vis de la Commission. " Vous avez sanctionné nos actions comme valant $190. Vous dites qu'elles valent $190. Au lieu de valoir $190 en réalité, après que vous vous immiscez dans cette affaire depuis quelques années, nous pouvons difficilement les vendre même à $130 et c'est entièrement de votre faute." Et le public avait la même idée; en conséquence directe, la Commission a cherché un moyen de faire modifier la loi de manière à lui enlever ce fardeau. En 1908, cette loi fut modifiée. Depuis ce temps les détenteurs du capital déterminent eux-mêmes en premier lieu—par détenteurs du capital, j'entends la compagnie—le prix auquel se font les émissions. La Commission jouit encore de quelque contrôle dans l'affaire, parce que la Commission a le droit de déterminer le montant de l'émission dans chaque cas, ce qui a suscité encore d'autres difficultés lors des émissions. Ces actions sont cotées bien bas, à cette heure, naturellement; $30 si je me rappelle bien. Je trouve très injuste de la part de la compagnie d'imputer à la Commission le blâme de ce résultat.

M. MACDONALD: Qui devraient-ils blâmer?

Sir HENRY DRAYTON: Je ne sais pas. Je ne crois pas que cette question doive nous préoccuper. Ils disent: Vous nous empêchez de faire nos ventes; vous nous empêchez de gagner notre marché, et vous devez en prendre la responsabilité.

L'hon. M. GRAHAM: La faute en est à la loi.

Sir HENRY DRAYTON: La faute en est à tout le monde, aux directeurs et à tout le monde. Blâmez-les tous.

M. SINCLAIR: N'est-ce pas que les directeurs auraient mieux arrangé l'affaire sans l'intervention de la Commission?

Sir HENRY DRAYTON: La difficulté dans la vente des actions paraît être ceci: le marché financier est d'une compréhension extrêmement difficile. Il y a très peu de gens qui le comprennent. Que je sache, je ne puis peut-être pas dire que les compagnies ont fait preuve de manque de jugement dans la vente de leurs garanties du point de vue des compagnies. Par exemple, prenons la capitalisation du *Canadian-Northern*. Jusqu'à un certain point on a trouvé des fonds à un taux d'intérêt aussi bas que 3.98. Il s'est élevé de 3.98 à 4.30 environ jusqu'à l'année 1914. Je suis convaincu qu'au-

cune commission des chemins de fer n'aurait pu s'approcher d'un tel résultat dans ce cas.

M. CARVELL: Est-ce que cela vous serait égal, sir Henry, de donner, sur ce même point, une opinion touchant l'usage des fonds prélevés?

Sir HENRY DRAYTON: Touchant l'emploi de ces fonds il reste quelque chose à dire; il n'y a aucun doute là-dessus. Il n'y a pas de doute que l'argent devrait être gardé, réservé uniquement aux fins en vue desquelles les actions sont émises.

M. CHRYSLER, C.R.: Il se peut qu'on soit obligé de les utiliser autrement à cause d'un changement de circonstances.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a là de quoi discuter, M. Chrysler. Je ne puis pas dans le moment indiquer des cas où ces fonds ont été détournés.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne parle pas de soustraction frauduleuse. J'entends détournés d'une chose à une autre qui, six mois après encaissement des recettes, paraît urgente; c'est-à-dire que les améliorations sont suspendues en attendant que d'autres travaux plus pressés soient exécutés.

Sir HENRY DRAYTON: Naturellement, M. Carvell, pour ce qui regarde la soustraction frauduleuse, nous n'avons que la garantie des directeurs. Ils manqueraient à notre confiance s'ils détournaient ces fonds. Je regretterais beaucoup de voir les taux dans ce pays déterminés sur une base quelconque de capitalisation, et pour ce qui concerne le public, le seul intérêt du public se trouve dans cette voie.

L'hon. M. GRAHAM: Dans les taux?

Sir HENRY DRAYTON: En tant qu'il s'agit des taux. Si nous basons les taux sur le capital il n'y a aucun doute qu'il est de notre intérêt d'éliminer chaque cent de valeur fictive qui a jamais été créée; mais vous ne pourrez jamais l'éliminer complètement. Nous avons au Canada un millage énorme de voies ferrées. Ce qui constituera les problèmes de l'avenir c'est l'utilisation la plus intense et la plus efficace de ces voies. Notre problème à nous c'est d'utiliser comme il faut les chemins de fer que nous possédons. Si, comme je dis, nous commencions tout en neuf, nous pourrions empêcher la création de valeurs fictives; mais ces valeurs fictives sont là et vous ne pouvez pas les enrayer. Les garanties sont entre les mains de gens innocents et vous n'en pouvez enrayer la valeur fictive. Si maintenant la parlement arrive et dit que des garanties ne seront vendues qu'à tel et tel prix il doit être motivé par quelque but utile. Ce but utile doit être l'une de deux choses: ou, voir à ce que la compagnie obtienne tout l'argent possible, afin que le public ne paie point des taux basés sur une valeur de capitalisation fictive; ou bien, que les garanties émises, portant la marque d'une autorité supérieure, se vendent plus chères dans un marché public. Voilà les deux seules raisons possibles, à mon sens, qui puissent donner quelque utilité à cette législation. Ce serait fatal à l'intérêt public de baser les taux sur la capitalisation; et, pour ce qui touche à la seconde question, c'est-à-dire le fait d'aider à nos valeurs, en les sanctionnant de telle manière qu'elles trouvent un marché plus généreux, toutes ces garanties sont, à parler de la situation comme nous la trouvons, sujettes à toutes les ramifications des compagnies, à toutes leurs émissions, etc.

M. MACLEAN: Il n'est nullement du devoir de la Commission de protéger les actionnaires, comme vient de dire sir Henry. C'est un cas de *caveat emptor*. A prendre votre argument, sir Henry, même si vous dites que ce n'est pas dans l'intérêt du public que vous ayez la direction de ces affaires, parce que, dites-vous, vous êtes obligé de protéger ces actionnaires, il ne s'ensuit pas que le parlement soit tenu de protéger ces actionnaires, et vous n'exercez qu'un pouvoir délégué.

Sir HENRY DRAYTON: Le parlement ne détermine pas les taux.

M. MACLEAN: Oui, il les détermine. Vous représentez le parlement. Et il y a eu un temps où les taux étaient déterminés au nom du parlement par un des ministres ou par le Gouverneur en conseil.

Sir HENRY DRAYTON: Il y aurait beaucoup de difficulté. Je parle pour moi-même, et je peux me tromper. Il me semble, à moi, qu'en simple question de probité, si je

dis à John Jones: "Vous pouvez placer tant d'argent dans cette affaire; à y placer cet argent vous faites bien; c'est un bon placement, et dans l'intérêt public", je ne puis pas, en déterminant les taux, me retourner le lendemain et voler John Jones.

M. NESBITT: Vous ne tenez pas compte du capital?

Sir HENRY DRAYTON: Aucunement.

Le PRÉSIDENT: Le comité est censé comprendre que, pour ce qui vous regarde, vous ne croyez pas que ce soit dans l'intérêt du public d'octroyer à la Commission les pouvoirs que lui confère l'article 146?

Sir HENRY DRAYTON: Non, je ne le crois pas.

M. MACLEAN: Qui a mis cette clause dans le bill?

M. MACDONALD: M. Price en a fait le schéma.

M. MACLEAN: C'est-à-dire qu'elle vient du ministère des Chemins de fer.

M. MACDONALD: De M. Price.

M. MACLEAN: Qui est parrain de la loi?

L'hon. M. GRAHAM: C'est M. Price. Il a été choisi par le ministre.

M. MACDONALD: Dans la Nouvelle-Ecosse, dans notre loi sur les utilités publiques nous avons une clause analogue qui traite de la vente des actions et des obligations, plus particulièrement pour ce qui regarde les compagnie de tramways. L'expérience de la Nouvelle-Ecosse a été qu'en établissant un contrôle efficace de la vente des garanties on a soulevé de très grandes difficultés qui nuisent à quiconque cherche à trouver des fonds pour une entreprise d'importance locale. Le résultat a été, chez nous, que la Commission, en toute bonne foi, comme l'a dit sir Henry, instituait des enquêtes, faisait évaluer la propriété et prenait sur elle de dire que les actions et les obligations devaient se vendre à tel chiffre. La compagnie essayait de vendre ces garanties, mais sans succès. En conséquence les améliorations ont été retardées, et le crédit de la compagnie a souffert. Les valeurs ont été offertes à des prix qui ne promettaient aucun avantage. Nous savons d'expérience de quelle manière fonctionne un tel paragraphe et j'ai cru devoir le mentionner en touchant l'allusion faite par sir Henry aux conditions analogues dans le Massachusetts.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer cet article?

M. CARVELL: Je suis vraiment très peiné d'entendre ces déclarations de sir Henry Drayton, ce matin. Si les membres de la Commission ne trouvent pas convenable qu'ils aient ce devoir, je ne me sens certainement pas disposé à voter pour le leur imposer de force. Mais j'ose croire que tous les membres de ce comité ont eu affaire à des corporations au Canada; je parle des corporations en général. Nous savons tous qu'il y a du capital fictif dans presque chaque corporation de ce pays. Nous savons tous que le public paie ce capital fictif, et s'il y avait au monde un moyen quelconque d'établir une méthode qui fit disparaître ces chiffres menteurs du capital des chemins de fer du Canada, j'aimerais à le voir adopter. J'ai conscience des difficultés que sir Henry expose que ces abus résultent de cinquante ou soixante années de progression et que c'est presque chose impossible de guérir les abus qui existent, mais je voudrais que le parlement fasse quelque chose, pendant que nous codifions la loi sur les chemins de fer, pour au moins adopter le principe de l'effort à offrir, je présume, vu la déclaration nette du président de la Commission, qu'ils ne veulent pas de cette responsabilité, que nous ne pouvons faire autre chose que de refuser de passer cet article; mais, en même temps, bien que je sois d'accord là-dessus, je veux exprimer mes sentiments de regret qu'un tel état de choses puisse exister, et ma conviction qu'on devrait faire quelque chose pour adopter au moins le principe du contrôle de ces entreprises dans l'avenir.

M. MACLEAN: Je désire ajouter en plus que si c'est là le résultat de nos délibérations dans la considération de cette question, il ne reste plus que la nationalisation des chemins de fer de ce pays, pour s'échapper de l'état de choses qui a cours à présent. La discussion ce matin a fourni des raisons qui militent en faveur de la nationalisation. Sir Henry Drayton confesse ici ce matin que la Commission est incapable de

gouverneur ces affaires et partant de guérir les abus qui se sont établis à la faveur de ces conditions, et lorsque vous avez l'aveu de la bouche de M. Mulvey, et de ceux qui ont plaidé contre la réglementation de l'émission de capital-actions, que la réglementation par l'Etat est impossible, alors tout ce qui reste, vu l'exploitation du public dans d'autres pays, et vu l'exploitation du public dans notre propre pays, relativement au capital fictif, c'est que le public doit devenir lui-même propriétaire de ces grandes entreprises publiques établies pour le service public, et si nous ne pouvons pas contrôler le capital, et ne pas contrôler les taux pour une raison ou pour une autre, alors il ne nous reste plus rien que d'assumer les chartes de ces entreprises, et corporations, et de les coordonner et de cette façon éliminer le capital inutile qui y a été introduit.

M. CARVELL: Qu'allez-vous faire pour l'éliminer?

M. MACLEAN: Il y a moyen de le faire. Vous pouvez rembourser toutes ces organisations.

M. CARVELL: Qu'allez-vous faire du capital fictif du Grand-Tronc?

M. MACLEAN: Le Grand-Tronc aujourd'hui s'est avoué coupable et incapable....

M. BIGGAR, C.R.: Si j'ai donné à quelqu'un l'impression qu'il y a du capital fictif dans le Grand-Tronc, cette impression est erronée. Tout homme qui a placé un dollar dans le Grand-Tronc, ou l'a perdu ou le possède encore. Ces actions, à une valeur de millions de dollars, ont été achetées et payées en Angleterre, au pair, et ces détenteurs ont perdu tout ce qu'ils y avaient placé. Tandis que le Grand-Tronc est évalué à $100,000 du mille, je crois que sir Henry Drayton m'appuyera lorsque je dis que les seuls qui attendent quelque dividende de leur capital l'ont placé sur une évaluation de $50,000 du mille....

Sir HENRY DRAYTON: $48,000 à 4 pour 100.

M. BIGGAR, C.R.: Tout le reste du capital a été perdu par les gens de l'Angleterre qui y ont placé leur argent.

M. MACLEAN: Le ministère des Chemins de fer a retenu des avocats, et ils présentent une proposition relative à l'émission du capital par les chemins de fer. J'aurais aimé à voir le ministre des Chemins de fer ici aujourd'hui.

M. MACDONALD: Quelle est la politique du gouvernement?

M. MACLEAN: Je voudrais connaître la politique du gouvernement. Même le ministre suppléant n'est pas ici pour nous dire quelle est la politique du gouvernement dans cette affaire; et si la confession est faite par le ministère des Chemins de fer et le gouvernement du Canada, dans un projet de loi ministériel, que la direction des émissions d'actions d'une compagnie de chemin de fer créée par le parlement, n'est pas dans l'intérêt public, mais qu'elles doivent être contrôlées par d'autres, alors je dis, devant cet aveu, devant l'expérience que nous avons des chemins de fer, devant toutes les considérations, devant le rapport présenté hier au parlement par la Commission, dont pratiquement chaque membre admet qu'il s'est commis de grandes erreurs dans la capitalisation, alors il ne reste à ce pays que la nationalisation des chemins de fer, et nous pouvons faire disparaître ces abus actuels d'une autre façon. Il nous faudra changer peut-être notre manière d'aborder ce problème; peut-être est-ce par la nationalisation que nous pourrons extirper les abus créés par la négligence dans la capitalisation. Il faut faire face à ces difficultés, et en temps de guerre la manière de les résoudre c'est pour l'Etat d'exproprier les chemins de fer, et ma conclusion de ce que j'ai entendu ici aujourd'hui, c'est que nous serons forcés de les prendre. Je maintiendrai mes opinions sur cette question et je continuerai à voter pour ce que le ministre des Chemins de fer a mis dans ce bill jusqu'à ce que j'entende dire par lui, ou en son nom par quelque autre dignitaire du gouvernement, que c'est là une proposition futile.

L'article est rejeté par le vote.

L'article 219—L'avis peut être retiré.

Le PRÉSIDENT: J'ai compris que M. D. L. McCarthy, C.R., de Toronto, est ici au sujet de l'article 219 et désire adresser la parole.

M. D. L. MCCARTHY, C.R.: Le point que je désire signaler à votre attention dans l'article 219, qui traite de l'avis d'abandonnement dans les procédures d'expropriation, est ceci: D'après les dispositions de la loi concernant les compagnies d'énergie—je parle plus particulièrement de la *Toronto-Niagara Power Company*—les procédures d'expropriation qui sont applicables à un chemin de fer sont incorporées, et la compagnie d'énergie a le droit en vertu de leur loi d'incorporation soit d'exproprier du terrain,—c'est-à-dire de réaliser un droit de passage ou un emplacement de voie—ou d'acquérir un droit de servitude sur le terrain d'autrui. Dans l'acquisition de ce droit de servitude nous avons rencontré beaucoup de difficulté, parce que personne ne semble savoir ce qu'est un droit de servitude aérien; et là où des arrangements ont été conclus avec de simples particuliers ou avec des corporations publiques pour des droits de servitude, soit au travers de leur propriété ou au travers des rues publiques, on a eu de la difficulté à déterminer précisément en quoi consiste le droit de la compagnie d'énergie dans le posage de ces fils. Notre procédé a été de soumettre nos plans au ministre qui les approuvait. Ensuite nous concluons une entente avec le propriétaire particulier ou la corporation publique, ou nous exproprions. Lorsque vient la question de l'expropriation, le problème se pose: qu'est-ce qu'on obtient dans un droit de servitude? Les compagnies d'énergie ont toujours maintenu qu'on n'obtient que l'espace occupé par nos fils. De l'autre côté le propriétaire a dit: "Nous doutons beaucoup là-dessus. Vous pouvez avoir d'autres droits qui ne sont pas exprimés; en d'autres termes, si vous obtenez un droit de servitude, ce droit s'applique directement au terrain, et vous avez probablement tous les droits sur ce terrain jusqu'à la hauteur de vos fils, et en conséquence ce droit de servitude serait un détriment à notre utilisation de la propriété dans l'avenir". Voici ce que je suggère à propos de cette clause: qu'on introduise une modification de la loi à l'effet que la compagnie d'énergie puisse abandonner tous droits, si tels existent, dont elle ne veut pas jouir pour ce qui regarde le posage de ses fils. Vous permettez un exemple concret? Supposez que la compagnie fait affaires avec un individu, obtient le droit de poser ses fils de transmission au travers de la propriété de cet individu, et les pose à soixante pieds en l'air. L'homme nous donne un droit de servitude sur sa propriété pour le posage des fils, parce que c'est tout ce que la loi nous permet de prendre. Ce droit de servitude s'attache nécessairement au terrain et en conséquence, pour toujours, cet individu a les fils au-dessus de sa propriété et nous avons un droit de servitude tel qu'acquis par l'emploi de ces fils posés au travers du terrain. L'homme nous dit: "Mais vous avez tout ce droit de servitude depuis les fils jusqu'à terre". Nous disons: "Nous ne sommes pas d'accord. Nous n'obtenons que les pieds cubes occupés par nos fil dans l'air. Nous lui disons: "Nous sommes prêts à abandonner tout droit à l'espace entre les fils et le sol", mais il dit "Vous n'avez aucun pouvoir d'abandonner, car une corporation publique ne peut céder aucun de ses droits". Nous demandons donc une modification de cette clause qui nous donne le droit d'abandonner tout droit que nous avons acquis par l'acquisition du droit de servitude au travers d'un terrain par le posage de nos fils. C'est une protection pour la compagnie, à cause de la difficulté qui est survenue chaque fois qu'il nous a fallu traiter avec un particulier. Le propriétaire dit: "Il n'y aucune disposition dans la loi sur les Chemins de fer qui vous permette d'abandonner ces droits". Nous sommes bien prêts à les abandonner, et il est bien consentant à ce que nous le fassions. Cette question envisage plutôt le passé que l'avenir. Toute la difficulté s'est posée récemment dans une cause en litige, à savoir, si, oui ou non, il y a pouvoir d'abandonnement, et le juge en chef de l'Ontario a exprimé l'opinion, lorsque la cause s'est plaidée devant lui, que la loi sur les chemins de fer devrait être modifiée de manière à permettre à la compagnie du chemin de fer d'abandonner tout droit qu'elle ne voulait pas détenir à raison du droit de servitude qu'elle a acquis

au travers du terrain par le posage de ses fils. Les dispositions du bill traitent de l'avenir. Je parle du passé où nous avons acquis des droits de servitude et cette difficulté survient lorsque nous faisons des transactions avec des particuliers. Ils disent: "Lorsque nous vous avons donné ce droit de servitude nous n'entendions pas abandonner tout l'espace entre le sol et le fil" et nous disons: "Nous n'avions pas l'intention de le prendre".

M. NESBITT: N'est-ce pas que votre compagnie se réserve le droit d'entrer pour faire l'inspection des poteaux et des fils?

M. McCARTHY, C.R.: Là où il y a des poteaux.

M. NESBITT: Vous ne pouvez pas entrer et examiner les fils sans faire usage du terrain.

M. McCARTHY, C.R.: Cela serait mieux exprimé par l'emploi du terme "permis" d'exploiter, d'entretenir et de réparer.

M. CARVELL: Si vous n'obtenez pas droit à l'espace depuis le sol jusqu'aux fils, au cas où vos fils tombent sur le sol, alors vous êtes coupables d'empiètement?

M. McCARTHY, C.R.: Oui, si nous allions sur le terrain sans la permission du propriétaire. Nous devons lui demander la permission d'y aller et faire des réparations.

M. CARVELL: Votre expropriation n'est que le droit de maintenir les fils dans l'air.

M. McCARTHY, C.R.: Voilà le risque que nous serions obligés de prendre. Mais le propriétaire du terrain dit: "En réalité vous prenez notre terrain. Vous ne demandez qu'un droit de servitude, mais nous ne pourrons jamais bâtir sur ce terrain. Vous pouvez être à 60 pieds dans l'air aujourd'hui; mais vous pouvez tomber 50 pieds demain; je ne pourrai donc jamais construire même une cabane de 20 pieds sur le terrain". Nous disons: "Nous cédons cela". Et ils disent: "La loi ne vous donne pas le pouvoir de céder".

M. SINCLAIR: Vous ne voulez jamais le terrain?

M. McCARTHY, C.R.: Si nous le voulons nous sommes obligés de l'acheter. Nous avons réglé nos comptes avec des gens et nous avons acquis des droits de servitude avec l'idée que nous ne prenions que des droits à l'air.

M. MACLEAN (York-Sud): Mais l'agriculteur veut se faire payer tout l'espace jusqu'en bas. Il donne quelque chose qu'il ne croyait pas donner.

M. McCARTHY, C.R.: Oui, et il veut exercer le droit qu'il croyait avoir obtenu, et nous voulons le lui donner.

M. NESBITT: Au cas où vous voudriez obtenir cet espace d'air au-dessous des fils vous êtes prêts à le lui payer?

M. McCARTHY, C.R.: Il nous faudrait commencer de nouvelles procédures d'expropriation et nous serions forcés de le payer. Tout ce que nous lui avons payé, c'est l'espace occupé par les fils, et si nous en voulons plus, nous devons le lui payer.

M. CARVELL: N'est-ce pas que cela sera un peu désavantageux pour la compagnie? Je connais un peu ces choses-là, moi-même. N'est-ce pas que la compagnie devrait avoir le droit de pénétrer sur ce terrain afin de réparer ses fils?

M. McCARTHY, C.R.: Je crois que cela est prévu par la loi. Je ne crois pas qu'il soit obligatoire d'acquérir un droit de servitude. Ce droit de servitude affecte le terrain. Un permis d'entrer serait bien suffisant.

M. MACDONELL: Quel est le caractère de la modification que vous proposez?

M. McCARTHY, C.R.: J'ai esquissé un amendement que j'ai transmis à M. Johnston, et il vous le soumettra. Il existe dans le moment de nombreux cas où nous serions bien consentants à nous adresser au propriétaire et lui dire: "Il est vrai que nous demandons quelque chose, mais nous ne comprenons clairement, ni l'un ni l'autre, ce que au juste nous avons demandé". Nous aimerions à nous approcher de lui et lui dire: "S'il existe quelque doute nous serions bien prêts à abandonner tous droits que vous croyez que nous avons acquis, mais que nous ne voulions pas avoir. Nous sommes d'avis que nous n'avons acquis qu'un certain droit". Je crois que personne n'a compris ce qu'était un droit de servitude dans l'air.

M. CARVELL: Y a-t-il bien des cas dans l'Ontario où cette question s'est élevée?

M. McCARTHY, C.R.: Oui; il y a une ligne de quelque 250 ou 300 milles. Nous nous sommes approchés de certaines gens leur disant: "Nous désirons traverser votre propriété"; nous avons réglé la chose avec eux et nous avons traversé. Ces gens ont trouvé plus tard que l'entente qu'ils avaient conclue avec nous pour nous accorder un droit de servitude les affectait de façon bien plus vitale qu'ils n'avaient jamais voulu, non plus que nous.

M. NESBITT: Vous parlez de l'Hydro-électrique?

M. McCARTHY, C.R.: Non, de la *Toronto-Niagara Power Co.* Ils ont reçu certains pouvoirs. Ils peuvent exproprier des droits de servitudes, mais, à mon idée, la majorité des fermiers n'ont pas une connaissance exacte, lors de la transaction, de ce que signifie réellement le droit de servitude qu'ils nous accordent pour traverser leur propriété; quelques-uns s'en rendent compte plus tard.

M. SINCLAIR: Parlez-vous des lignes de transmission?

M. McCARTHY: Je ne parle que des lignes de transmission. La *Toronto and Niagara Power Company* a été constituée en corporation par une loi du parlement fédéral et elle est sujette aux dispositions de la loi des chemins de fer et à certaines clauses qu'on est à insérer dans cette loi.

M. MACLEAN: Donnez un exemple de droit de servitude entre la compagnie et des particuliers. Je voudrais connaître les circonstances d'un cas spécifique de droit de servitude.

M. McCARTHY: Voici un cas qui s'est élevé entre la compagnie et le propriétaire.

M. MACLEAN: Citez un cas qui servira à illustrer un nombre de cas.

M. McCARTHY: Par exemple, nous avons construit des tours tout le long de la plage Burlington et la *Burlington Beach Commission* s'est présentée devant le ministre. La question des plans a été discutée, et après accord avec le ministre sur la hauteur des tours et la manière de poser les fils ces plans furent approuvés. Va sans dire, nous n'étions pas sujets à la Commission des chemins de fer et ces tours ont simplement été placées aux endroits indiqués par le ministère; nous lui expliquions l'espèce de tours que nous voulions ériger. Nous avons payé à la *Burlington Beach Commission*—de fait nous avons fait des paiements tout le long de la plage Burlington —une certaine somme pour chaque tour. D'après la loi des chemins de fer nous étions obligés de poser les fils à une hauteur de 22 pieds lorsqu'ils traversaient un chemin public, mais il n'y a aucune limitation de la hauteur des fils qui traversent une propriété particulière. Le long de la plage nous pouvions baisser nos fils à 12 pieds, pourvu qu'ils fussent à 22 pieds au-dessus de tout chemin public. Maintenant, la *Burlington Beach Commission* prétend que cette propriété est devenue un terrain de jeux public, un endroit de natation et de récréation; et voilà que la question s'est posée: "Avons-nous le droit de baisser ces fils"? Non seulement là, mais la question s'est élevée dans bien d'autres cas entre Toronto et Niagara. Par exemple, il y a deux cas à Thorold, où la question survient relativement au posage de lignes secondaires. L'affaire est venue en cour de temps en temps, et nous avons toujours dit que nous ne pouvons rien faire. A l'occasion du procès de l'affaire de la plage Burlington le juge en chef de l'Ontario m'a suggéré: "La loi fédérale concernant les chemins de fer est en voie de révision. N'est-ce pas là une occasion de régler cette question"? En conséquence, le tribunal a réservé jugement dans cette cause pour nous permettre d'exposer nos vues, et le jugement reste suspendu jusqu'à ce que ce comité ait résolu le problème.

M. MACLEAN: Quelle était la question devant la cour?

M. McCARTHY: Voici: nous avons posé nos fils à 60 pieds au-dessus de la propriété de Coleman, et Coleman nous a dit: "Je veux l'arbitrage". Lors de l'arbitrage la question s'est élevée: "Qu'avez-vous acquis?". Coleman déclarait: "Vous avez acquis un droit depuis le sol jusqu'à vos fils". Nous avons dit: "Non, nous n'avons pas acquis un droit depuis le sol jusqu'aux fils; mais seulement à l'espace cube occupé par nos fils".

Les arbitres ont conclu que l'espace cube occupé par nos fils était tout ce que nous avions acquis et ils ont accordé les dommages sur cette base. Coleman a porté la chose en cour d'appel, et la cour l'a référée aux arbitres, qui lui ont accordé des dommages additionnels. Il n'était pas encore content et il est revenu à la cour d'appel, et la cour d'appel a dit: " Réglons cette affaire une fois pour toutes. Qu'avez-vous obtenu en vertu de vos droits de servitude. Avez-vous obtenu des droits depuis le sol jusqu'aux fils, ou seulement à l'espace cube occupé par les fils. La chose se règle sans difficulté, et si vous dites que vous avez acquis seulement l'espace cube occupé par vos fils vous pouvez abandonner le reste ". Nous avons dit: " Très bien ".

M. Maclean: Pourquoi le parlement ne définirait-il pas le droit de servitude (*easement*) plus exactement?

M. Carvell: Il y a bien des cas dans un district rural où un circuit électrique peut passer sur la ferme d'un individu sans faire aucun tort. Il y a la possibilité que le fil se brise, et il y aurait alors la nécessité des réparations; mais la ligne peut être là des années et des années sans faire le moindre tort.

M. Sinclair: Il y a un certain danger.

M. McCarthy: Nous devons payer pour le droit de traverser et il est possible qu'il arrive des accidents. Mais Coleman a dit: " Cela va bien plus loin que vous le dites; je ne pourrai jamais construire là où vous passez ". Nous nous avouons prêts à abandonner; mais cet homme répond: " Vous n'avez pas le pouvoir d'abandonner ".

M. Macdonald: Qu'avez-vous à dire là-dessus, M. Johnston?

M. Johnston, C.R.: Il me semble que ce que désire M. McCarthy c'est de limiter ses droits aux nécessités des circonstances. Il a pu prendre beaucoup plus qu'il n'était nécessaire de prendre, et certainement tout droit de servitude donne beaucoup plus que ces particuliers ne voudraient donner. Mais M. McCarthy dit: " Nous sommes prêts à limiter nos droits au simple maintien de nos fils à 60 pieds dans l'air, et à abandonner tout le reste ".

Le Président: S'il vous plaît de lire les amendements qu'il propose.

M. Johnston, C.R.: L'amendement proposé par M. McCarthy doit s'ajouter au paragraphe 3 de l'article 219, et se lirait comme suit (il lit):

" Lorsque le montant de compensation payable en vertu de l'avis a été référé à l'arbitrage, la compagnie peut, au lieu de retirer l'avis conformément au paragraphe (1) de cet article, donner au parti opposé et à l'arbitre, un avis qui change la description des terrains ou des matériaux à prendre ou des pouvoirs que doit exercer la compagnie; lequel avis subséquent doit aussi inclure—

" (*a*) Une déclaration de la volonté de payer un certain montant ou loyer selon le cas, à titre de compensation pour ces terrains, ou pour dommages, pour ces matériaux ou pouvoirs, et les dommages soufferts et les frais encourus par ladite partie adverse en conséquence de l'avis antérieur;

(*b*) Une notification que si dans huit jours après présentation de cet avis la partie à laquelle il est adressé, n'avertit pas la compagnie qu'elle accepte la somme offerte par la compagnie, l'arbitre peut sans tarder déterminer la compensation pour les terrains, matériaux ou pouvoirs décrits dans l'avis subséquent ".

Maintenant, pour l'article 4 (il lit):

" Dans le cas où l'arbitrage se poursuit conformément à cet avis subséquent, tous les témoignages et toutes les procédures résultant du premier arbitrage doivent servir, en tant qu'ils sont applicables, dans l'arbitrage sur l'avis subséquent, et les procédures résultant des deux avis seront considérées comme formant un seul arbitrage; mais la compagnie est passible de payer tous les dommages soufferts et les frais encourus par la partie adverse par suite de ce que la compagnie n'a pas demandé dans le premier avis les terrains, matériaux ou pouvoirs décrits dans l'avis subséquent ".

Le Président: Qu'est-ce que vous conseillez?

M. Johnston, C.R.: Je trouve que c'est une suggestion très raisonnable. J'ai lieu de croire que dans le cas mentionné par M. McCarthy ils ont posé les fils à 66 pieds au-dessus de terre. Le propriétaire de ce terrain se plaint que la compagnie a pris en réalité un droit de servitude général, ou permis, qui autorise la compagnie à baisser ces fils à n'importe quelle hauteur qu'elle voudra, pourvu qu'elle les maintienne à 22 pieds au-dessus des chemins publics. Or, M. McCarthy dit: "Nous n'avons jamais voulu prendre tout cela; nous ne voulons vous faire aucun tort, nous sommes prêts à limiter nos droits au maintien de ces fils à 66 pieds au-dessus de terre". Nous ne traitons pas ici de la question générale des droits de servitude.

M. Macdonell: Avez-vous songé à l'application de ceci? L'amendement vise un cas spécifique. Voilà pour quelle raison il semble bien à désirer que lorsqu'une compagnie veut abandonner une partie de son droit de servitude, elle ait le pouvoir de ce faire.

M. Johnston, C.R.: Je crois, M. Macdonell, que les paroles de M. McCarthy règlent précisément l'aspect que vous signalez.

M. Carvell: L'article 219 est de sens assez large pour s'appliquer à l'abandonnement de terrains.

M. McCarthy: Mais non à l'abandonnement de pouvoirs.

M. Nesbitt: Je propose que des copies des amendements projetés soient imprimées et nous soient fournies pour que nous sachions clairement de quoi il s'agit lorsque nous prendrons la chose en considération de nouveau.

M. Carvell: Il me plaît de dire que la proposition semble très raisonnable et je serais disposé à rencontrer, autant que possible, les désirs de M. McCarthy.

M. Maclean: Ce serait bien d'en envoyer une copie à l'avocat général de l'Ontario.

Le Président: L'article reste en délibéré, et dans l'entretemps le greffier fera imprimer des copies de l'amendement et en fera transmettre à chaque membre du comité.

L'article reste en délibéré.

M. Nesbitt: Certaines gens m'ont exprimé leur désir de dire quelque chose à propos de la clause qui a trait aux assurances.

Le Président: Le comité exécutif de l'union des municipalités canadiennes m'a demandé d'arrêter un jour pour la considération des articles affectant les villes, bourgs et villages, spécialement pour ce qui regarde l'expropriation des droits de servitude dans l'article 216, et les questions touchées par les articles 252, 254, 256 et 258. Quel est le désir du comité dans cette affaire?

M. Maclean: Voilà précisément le point que j'ai soulevé avec M. McCarthy. Cette affaire des droits de servitude peut inclure les municipalités. Ces gens veulent exposer leur côté de la question et je propose qu'on arrête un jour pour cette audition.

M. Nesbitt: Laissez cela au président.

Le Président: Je préfère que le comité lui-même nomme la date.

M. Macdonell: J'ai reçu une lettre du président de l'union des municipalités canadiennes disant qu'il aimerait qu'on désigne un jour pour l'audition de leurs arguments au sujet de certaines clauses.

Le Président: J'ai lieu de croire qu'un délégué de Winnipeg voudrait aussi se faire entendre sur certaines de ces clauses.

M. Macdonell: Sir Adam Beck veut exposer au comité certaines questions de très haute importance. Il est actuellement en Californie; mais il sera de retour dans l'Ontario le 15 mai. Je voudrais voir nommer une date qui permette la présence de sir Adam.

M. Carvell: J'ai reçu certaines communications relatives à la protection des bestiaux. J'ai cru que nous pourrions nommer une date pas très éloignée, où nous pourrions discuter les articles qui ont trait à cette affaire.

Il fut décidé d'écouter les représentants des municipalités le vendredi, 18 du courant.

M. CARVELL: Maintenant, pour ce qui est de la protection des bestiaux, cette question devrait se régler de quelque manière une fois pour toutes. En premier lieu je ne trouve pas acceptable, comme avocat, la décision de la cour; mais nous avons des décisions, et nous devons nous soumettre en attendant. La question devrait être réglée maintenant pour qu'il ne puisse plus y avoir de doute sur ce que sont réellement les droits.

Le PRÉSIDENT: Pourrez-vous proposer un jour pour la considération de cette question?

M. CARVELL: Voilà la difficulté, tout mon temps est pris par d'autres comités.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela vous irait de nommer une date à une semaine d'aujourd'hui.

M. CARVELL: Oui, ce serait très bien.

Le PRÉSIDENT: Alors nous considérerons cette clause du bill jeudi prochain.

Le comité s'est ajourné.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

4 mai 1917.

Le comité s'est réuni à 11.10 heures du matin.

A l'article 168—Tracé de la voie.

Le PRÉSIDENT: Cet article a été mis de côté pour être étudié et modifié par un sous-comité. M. Johnston, C.R., est maintenant en mesure de nous donner un rapport de ce qui a été fait par ce comité.

L'hon. M. GRAHAM (à M. Johnston, C.R.): Qu'avez-vous fait?

M. JOHNSTON, C.R.: Vous vous rappellerez que l'article 168 donne maintenant à la Commission le pouvoir d'approuver la carte indiquant le tracé général. Autrefois, ce pouvoir était laissé au ministre des Chemins de fer, mais on propose par le présent article de donner ce pouvoir à la Commission. Quelques membres du comité se sont fortement opposés à certains mots du paragraphe 3. Le passage se lit comme suit:

> Si la Commission juge que la construction d'un chemin de fer sur la ligne projetée ou sur une partie de cette ligne n'est pas dans l'intérêt public, elle doit refuser de l'approuver en tout ou en partie.

Quelques membres du comité ont pensé que cela annulait l'action du parlement et dégradait le parlement qui a déjà accordé une loi spéciale. On a alors fait remarquer que l'article 194 donne à la Commission le pouvoir d'empêcher la construction de deux voies et d'ordonner l'usage combiné des voies ferrées, ce qui, à certains membres du comité, semblait être tout ce qui était nécessaire. J'ai discuté cette question avec M. Bennett et aussi avec M. Chrysler, C.R., à la demande du comité, disant que nous avions décidé que, si les mots que je viens de citer—de fait tous les mots du paragraphe 3 de l'article 168, commençant par le mot "mais" à la troisième ligne—étaient omis, et si l'article 194, avec les paragraphes 4 et 5 était conservé tel qu'il se lit, cela comprendrait tout ce qu'il est nécessaire. Je me permettrais de faire cette recommandation au comité. MM. Bennett et Chrysler sont du même avis.

L'hon. M. GRAHAM: Si cela rend bien ce que l'on désire, j'en suis satisfait.

M. SINCLAIR: Quel résultat donnerait l'amendement?

M. JOHNSTON, C.R.: Le résultat serait, je crois, que la Commission ne pourrait pas arbitrairement refuser son consentement à un tracé.

Le PRÉSIDENT: Elle pourrait refuser son consentement à la construction de deux voies.

M. JOHNSTON, C.R.: Absolument sous l'autorité de l'article 194.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas que ce soit accorder trop de pouvoir.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article tel que préparé donnait certainement lieu à un grand nombre des objections que le comité a faites: c'est-à-dire que, tandis que la Commission des chemins de fer est censée faire appliquer les lois et les vues du Parlement, on lui donnait par cet article le pouvoir d'adopter une mesure opposée à la politique du gouvernement ou du parlement. Je crois que l'article tel que modifié, si le comité accepte l'amendement, sera très bien.

M. SINCLAIR: L'article d'abord proposé aurait-il donné le pouvoir de faire cesser la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois qu'en effet il aurait donné ce pouvoir à la Commission. Je ne crois pas qu'il soit désirable de substituer la Commission au parlement, lorsque le parlement a adopté une politique.

L'amendement tel que présenté par M. Johnston, C.R., est adopté.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Chrysler m'a prié de vous demander la permission de revenir sur l'article 148 pour un moment.

Article 148—Achat des valeurs de chemins de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Le comité se rappellera qu'à la première ligne après le mot "doit" on a ajouté les mots "sauf dans les cas où il est autrement stipulé dans la présente loi". M. Chrysler nous dit que les mots ajoutés devraient se lire "sauf dans les cas où il est stipulé autrement dans la présente loi ou dans la loi spéciale". Je crois que cela est évident.

M. CHRYSLER, C.R.: Je suggère que les mots soient ajoutés au commencement de l'article. Il se lira alors comme suit, "Sauf dans les cas où il est autrement stipulé dans la présente loi ou dans la loi spéciale, aucune compagnie ne doit", etc.

L'article tel que modifié est adopté.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a une question que nous avons discutée, M. Chrysler et moi, et c'est au sujet de l'article 159. Je crois que vous voudrez revenir sur cet article.

M. CHRYSLER, C.R.: Il s'agit ici de la question des servitudes. Il faudra modifier cet article.

Le PRÉSIDENT: Nous arrivons maintenant à l'article 216. Cet article a été laissé de côté pour qu'il soit corrigé, et l'on me dit que M. Johnston est prêt à faire son rapport.

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai étudié cet article avec M. Chrysler et nous sommes d'avis que le mot "adverse", à la troisième ligne, devrait être biffé. La raison en est qu'il a été maintenu dans un grand nombre de décisions que toutes les parties intéressées devaient recevoir un avis. Nous sommes sous l'impression que si nous y insérons le mot "adverse" on pourra croire qu'il s'agit d'une seule partie, et nous avons cru qu'il serait préférable, par suite des décisions rendues, de faire ce changement.

L'hon. M. LEMIEUX: Il faudra biffer le même mot dans un certain nombre d'autres endroits.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, en plusieurs endroits. La phraséologie peut ne pas paraître bien châtiée, mais on en a donné l'interprétation dans un grand nombre de décisions.

L'article tel que modifié est adopté.

Article 218—Signification par voie d'annonce.

M. JOHNSTON, C.R.: J'aimerais ajouter quelques mots afin d'établir clairement que le juge aura la liberté d'agir. M. Graham a fait remarquer qu'il ne serait peut-être pas juste de limiter la publication de l'avis dans un journal dans le district ou le comté où se trouvent les terrains. Je propose par conséquent d'ajouter, après le dernier mot "comté" au paragraphe 3, les mots, "et dans tout autre journal, s'il y en a, à la discrétion du juge".

L'hon. M. GRAHAM: Cela est très bien.

M. CHRYSLER, C.R.: Laissez aussi de côté le mot "adverse" à la première ligne.

L'article est adopté tel que modifié.

Article 220—Si la somme offerte n'est pas acceptée.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a là quelque chose de nouveau, qu'est-ce?

M. JOHNSTON, C.R.: Les juges de cour de comté peuvent être les seuls arbitres dans tous les arbitrages de chemins de fer.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est un changement radical, mais je n'y ai aucune objection. Il mérite considération.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que cela augmenterait le travail des bureaux, ou augmenterait le temps qu'il faudra pour obtenir une décision?

M. CHRYSLER, C.R.: Non cela le simplifierait de beaucoup.

M. SINCLAIR: Je crois que c'est une bonne proposition.

L'hon. M. GRAHAM: Ce sera plus satisfaisant pour tout le monde. Est-ce que ce changement veut dire—que toute évaluation de terre ou arbitrage touchant aux procédures d'expropriation seront entendues devant le juge de comté?

M. CHRYSLER, C.R.: Non, cela n'a trait qu'à la loi des chemins de fer.

M. SINCLAIR: Bifferiez-vous le mot "adverse" dans cet article?

M. JOHNSTON, C.R.: Il nous faudrait le biffer partout, ou le laisser partout où il se trouve.

M. CHRYSLER, C.R.: Je suggérerais que nous insérions dans les articles touchant l'interprétation une définition du mot "partie", nous pourrions dire "partie intéressée".

M. JOHNSTON, C.R.: Si nous changions cette phraséologie nous pourrions forcer la compagnie de chemin de fer de donner un service à un nombre indéfini de personnes.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que nous devrions insérer une définition.

Le PRÉSIDENT: Le mot "adverse" se trouve à l'article 220. Devons-nous le biffer?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne vois pas pourquoi nous laisserions le mot "adverse" en cet endroit.

L'hon. M. GRAHAM: M. Johnston s'oppose à l'emploi des mots "parties intéressées" parce que ces mots peuvent étendre la signification à un grand nombre de parties.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler propose de modifier l'interprétation de l'article en y ajoutant un paragraphe.

M. JOHNSTON, C.R.: Si l'on a cette intention, il serait peut-être désirable d'accepter la suggestion que j'ai faite hier; au lieu d'employer les mots "partie intéressée", dites "toute partie intéressée".

M. CHRYSLER, C.R.: Cela est trop large. Il faudrait signifier l'avis à toutes les personnes ayant un intérêt distinct qu'elles représentent elles-mêmes, mais lorsque l'administrateur d'une succession représente quarante ou cinquante héritiers, vous ne devriez pas avoir à signifier des avis à tous les héritiers. L'administrateur est la personne qui a le droit de faire le transport, et c'est le langage dont nous nous servions dans la loi auparavant, et vous avez, dans l'article adopté hier, plusieurs cas de représentants qui ont droit de faire des transactions de propriétés, mais il y a un grand nombre d'autres personnes intéressées. Prenez le cas d'un morceau de terre où il y a un droit de passage. Vous signifiez l'avis au propriétaire, mais allez-vous signifier l'avis à toutes les personnes qui ont un droit de passage sur le terrain?

M. JOHNSTON, C.R.: Si vous insérez "toute personne intéressée" vous serez absolument dans le même cas.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions adopter l'article et M. Johnston et M. Chrysler prépareront un amendement, si nécessaire, pour l'article touchant l'interprétation.

L'article est adopté.

Article 222—On doit tenir compte de l'augmentation de la valeur des terrains qui restent.

M. JOHNSTON, C.R.: Le premier paragraphe est exactement comme il était auparavant. On a cependant ajouté le paragraphe 3 pour établir clairement que l'arbitre peut allouer l'intérêt. Il semble que c'est l'habitude d'allouer parfois l'intérêt, mais dans la cause de Clark versus le *Toronto, Gray & Bruce Railway,* on a suggéré que l'on n'avait pas le droit d'allouer l'intérêt, et ce paragraphe n'est que pour établir clairement que l'intérêt peut être alloué.

M. SINCLAIR: Je n'aime pas ce paragraphe. Il se présente souvent des cas où le chemin de fer ne prend pas possession du terrain dans le délai d'un an, et le propriétaire pourrait éprouver un grand inconvénient du fait que sa propriété soit ainsi liée pendant plusieurs années. La compagnie ne paie le terrain que lorsqu'elle le prend, mais elle transmet un profil au bureau du registraire des titres. Nous dirons que la propriété est un lot dans un village, là où l'homme ne peut construire, ou vendre ou faire quoi que ce soit. Il est lié pour plusieurs années, et la compagnie, ou bien le paie elle-même, ou bien le lui donne. Lorsque la compagnie construit son chemin de fer et en prend possession, elle vient alors le payer. Est-ce juste?

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a d'autres articles qui ont trait à cela. Elle doit en prendre possession dans un délai d'un an ou l'avis n'a plus de valeur. Est-ce que ce n'est pas le sens de l'article?

M. SINCLAIR: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un amendement que nous avons fait il y a quelques années, pensant que c'était dans l'intérêt du propriétaire.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois qu'il est bien à sa place dans ce bill.

M. SINCLAIR: Ai-je raison dans mon raisonnement?

M. JOHNSTON, C.R.: Je le crois. Cet article a été ajouté pour le bien de l'individu dont on prenait le terrain.

L'hon. M. GRAHAM: A-t-il cet effet?

M. SINCLAIR: La compagnie peut bien ne prendre possession du terrain que plusieurs années après avoir déposé son profil. Dans plusieurs cas, il doit en être ainsi, parce que souvent la construction d'un chemin de fer est très lente.

M. CHRYSLER, C.R.: Il vous faut prendre possession du terrain dans un délai d'un an de la date de votre avis.

L'hon. M. GRAHAM: C'est, si je m'en souviens, le sens du statut. On s'est plaint de ce que les compagnies de chemins de fer feraient juste ce que M. Sinclair vient de dire, signifieraient l'avis et vous feraient attendre pendant des années. Je me rappelle que nous avons modifié le statut pour empêcher cela.

M. CHRYSLER, C.R.: Cet article avait aussi pour but de remédier à un autre grief, c'est-à-dire que dans l'Ouest, où la valeur des terres a rapidement augmenté, dans certains cas on postdatait l'avis et l'on disait que la terre devrait être évaluée au moment de la prise de possession, et le propriétaire de la terre disait: "Non, nous voulons que l'avis soit antidaté afin que nous puissions avoir la valeur accrue de la terre".

L'hon. M. GRAHAM: C'est un autre aspect. Le propriétaire de la terre voulait avoir le bénéfice de l'augmentation de la valeur.

M. JOHNSTON, C.R.: Le paragraphe 2, de l'article 172, se lit comme suit:

> "Lorsque la Commission ne fixe aucun délai tel que susdit, si la compagnie, dans le délai d'un an à compter de la date de pareille sanction ou permission de la part de la Commission, ou lorsque pareille sanction ou permission n'est pas nécessaire, si la compagnie dans le délai d'un an après le dépôt du plan, du profil et du livre de renvoi chez le registraire des titres, n'acquiert pas les terrains couverts par cette sanction ou permission, ou par ce plan, profil et livre de renvoi, ou ne donne pas l'avis mentionné à l'article 216 à ce sujet, le droit de la compagnie de prendre sans le consentement du propriétaire, ou d'y pénétrer, quelque partie des terrains qu'elle n'a pas acquis dans ladite année ou relativement auxquels elle n'a pas donné ledit avis, doit s'éteindre absolument et prendre fin à l'expiration de ladite année".

M. SINCLAIR: Ce paragraphe est-il en contradiction avec l'autre?

M. JOHNSTON, C.R.: Non, l'autre n'a trait qu'à la question de valeur.

L'article est adopté.

Article 223—La compagnie peut offrir une servitude, etc.

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article est en substance tiré de la loi d'expropriation. Il y a un article semblable dans la loi d'expropriation qui permet à la compagnie de chemin de fer d'offrir au propriétaire des lots dont on prend les terrains une servitude à titre d'indemnité.

M. CHRYSLER, C.R.: Ce paragraphe n'est pas en contradiction avec l'autre article. Vous pouvez adopter celui-ci sans affecter l'autre. C'est un contrat qui doit être fait avec le propriétaire pour lui donner un passage à bestiaux, ou un pont, ou de l'eau ou autre chose à titre d'indemnité pour les dommages causés.

L'article est adopté.

Article 224—Frais d'arbitrage.

L'hon. M. LEMIEUX: Avez-vous lu le jugement rendu par le juge Mercier, l'autre jour, à Montréal, relativement aux frais d'expropriation par lequel il a diminué les frais des arbitres d'une manière très bien conduite?

L'hon. M. GRAHAM: Cela ne serait pas très intéressant à lire pour M. Chrysler, je crois qu'il préférerait lire quelque chose de plus captivant.

M. JOHNSTON, C.R.: Autrefois, il y avait une règle sévère et expéditive touchant les frais. Lorsque les dommages-intérêts étaient plus élevés que la somme offerte par la compagnie, la compagnie devait payer les frais de l'arbitrage, mais s'il en était autrement les frais étaient payés par l'autre partie. Cet article donne une certaine liberté au juge qui est l'arbitre.

L'hon. M. GRAHAM: L'arbitre ne reçoit rien.

M. JOHNSTON, C.R.: Dans ce cas l'arbitre ne reçoit pas d'honoraires, non plus.

M. SINCLAIR: Il est le juge sous l'autorité de cet article.

M. JOHNSTON, C.R.: Il doit être juge sous l'autorité de cet article. Toutefois chaque partie nommait son propre arbitre.

L'hon. M. GRAHAM: On ne peut pas considérer cela comme du péculat de la part d'un juge.

M. JOHNSTON, C.R.: Non, les juges de comté auraient un grand nombre d'objections à cet article. Ils diront qu'ils devraient être indemnisés.

L'hon. M. GRAHAM: Ne devraient-ils pas être indemnisés?

M. JOHNSTON, C.R.: C'est une question. Les juges de comté ont-ils trop de travail?

L'article est adopté.

Article 225—Procédures de l'arbitre.

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que cet article est pour empêcher la prolongation des procédures.

M. JOHNSTON, C.R.: Il renferme deux points. On a souvent eu l'habitude d'employer un grand nombre d'experts. Cela allonge les procédures et augmente les frais. Cet article limite le nombre des témoins experts à trois pour chaque partie. Ensuite la deuxième partie de l'article permet à l'arbitre, sur le consentement des parties, de faire l'inspection des lieux et rendre sa décision sans faire l'appel des témoins.

L'hon. M. GRAHAM: Cet article limite le nombre des experts à trois de chaque côté.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a un article semblable dans la loi de la preuve. Il me semble, de mémoire, que c'était cinq.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est trois dans la loi municipale pour l'Ontario. Je suis porté à croire que trois seraient assez. Cinq experts, c'est trop.

L'article est adopté.

Article 229—L'arbitre doit procéder rapidement.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que cet article est nouveau?

M. JOHNSTON, C.R.: C'est pratiquement un nouvel article.

L'article est lu par le Président.

M. JOHNSTON, C.R.: Cela est important. Il est si évidemment juste que je ne crois pas que le comité y ait une objection quelconque. L'article 204 de l'ancienne loi, lequel est remplacé par l'article 229, n'était pas juste pour la partie adverse. Je ne crois pas que les chemins de fer aient des objections contre l'article 229, tel que présenté.

M. CHRYSLER, C.R.: Non, monsieur.

L'article est adopté.

Article 233—Appel de la sentence arbitrale.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un nouvel article.

M. JOHNSTON, C.R.: Il renferme un certain nombre de modifications. Autrefois le propriétaire ne pouvait pas faire appel lorsque la sentence arbitrale était moindre que $600. Maintenant on lui permet de faire un appel.

Le PRÉSIDENT: Est-ce pratiquement la seule modification, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: Non. Au paragraphe 1, on a ajouté les mots "ou en formulant toute autre objection".

L'hon. M. GRAHAM: La seule chose qui m'intéresserait serait la suivante: si c'est un nouvel article, je verrais à ce qu'il ne soit pas plus difficile à obtenir une décision finale.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est pratiquement le même qu'auparavant, mais en substituant le juge à l'arbitre.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a une autre chose stipulée par le paragraphe 3, M. Chrysler, et c'est qu'il ne peut y avoir qu'un appel, sauf lorsque le montant de l'indemnité accordée ou réclamée dépasse $10,000.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que cela est nouveau?

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, cela est nouveau.

L'hon. M. GRAHAM: Que stipulait l'ancienne loi?

M. JOHNSTON, C.R.: Elle ne renfermait aucune disposition de ce genre. Maintenant, il ne peut pas y avoir un nombre indéfini d'appels.

M. CHRYSLER, C.R.: Le principe est parfait, mais je crois que le montant est trop élevé.

M. JOHNSTON, C.R.: Il ne fait que diminuer le nombre d'appels.

M. MACDONELL: Le montant fixé dans le paragraphe est trop élevé. Un homme peut vouloir faire un appel, et il n'y a aucune raison pour ne pas le lui permettre en fixant un montant raisonnable.

L'hon. M. GRAHAM: Supposons que nous fixions $5,000.

Le PRÉSIDENT: La modification de $10,000 à $5,000 au paragraphe 3 de cet article est-elle approuvée par le comité?

L'article est adopté tel que modifié.

Article 234—Consignation d'argent en cour, etc.

L'hon. M. GRAHAM: C'est l'ancien principe, lorsqu'on n'est pas certain du montant, on le paie à la cour.

M. JOHNSTON, C.R.: La cour doit voir à ce que toutes les parties intéressées touchent l'argent. Prenez le cas où un locataire à vie est en possession d'une terre, et il peut vendre à une compagnie de chemin de fer. La compagnie paie l'argent à la cour sous l'autorité de cet article et permet aux parties intéressées de satisfaire leurs droits réciproques entre elles-mêmes.

L'article est adopté.

Article 237—L'indemnité tient lieu du terrain.

L'hon. M. GRAHAM: Qu'est-ce que cet article signifie?

M. JOHNSTON, C.R.: Il a pour but de protéger les droits du propriétaire sur l'argent non payé, mais je ne crois pas que ce soit nécessaire.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne le crois pas nécessaire, mais je n'y vois aucune objection si cela peut être utile à quelqu'un. Je suis d'avis que l'on fait face aux exigences par des dispositions qui se trouvent déjà dans la loi.

M. JOHNSTON, C.R.: Les seuls mots qu'on y a ajoutés sont les quatre dernières lignes et l'auteur dit de ces lignes ajoutées:

> "Le droit du propriétire sur le prix d'achat non payé est expressément un droit protecteur. On s'est plaint dans le cas de compagnies insolvables. La modification se trouve dans les quatre dernières lignes qu'on a ajoutées".

M. CHRYSLER, C.R.: Une compagnie insolvable n'obtiendrait pas un titre plus facilement qu'une autre compagnie solvable, sauf en le payant et obtenant un contrat de la personne qui a droit de faire le transport.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne vois aucun avantage dans les mots ajoutés. En voyez-vous, M. Chrysler:

M. CHRYSLER, C.R.: Non.

L'article est adopté.

Article 240—Procédures pour entrer en possession.

M. MACDONELL: Il y a là quelque chose de nouveau.

M. JOHNSTON, C.R.: On avait fait un oubli dans l'ancienne loi et le bill, tel que rédigé maintenant, stipule que l'indemnité doit être payée ou l'offre de paiement doit être faite avant que des procédures soient ordonnées pour entrer en possession. Les compagnies de chemins de fer ne s'y opposent pas.

M. CHRYSLER, C.R.: Non.

L'article est adopté.

Article 242, alinéa (b)—Dépôt de l'indemnité.

M. JOHNSTON, C.R.: Cet alinéa stipule que le juge n'accorde l'émission d'un mandat sous l'autorité du dernier article précédent que si, et ici il a une addition qui est nouvelle, la somme certifiée par l'arpenteur ou l'ingénieur comme étant la juste valeur du terrain est plus élevée que la somme offerte par la compagnie. Alors, le montant que la compagnie doit payer est déterminé par le montant le plus élevé. De plus le juge peut voir à ce que la partie elle-même soit en partie payée et à ce que la compagnie donne un cautionnement pour le reste. Ceci n'est pas à l'avantage du chemin de fer, c'est juste le contraire.

L'hon. M. GRAHAM: La base du règlement se trouvera sur une plus grande échelle lorsque la somme mentionnée dans le rapport de l'ingénieur sera plus élevée que celle établie dans le rapport de la compagnie.

M. CHRYSLER, C.R.: Je n'ai aucune objection à cet alinéa, et je parle au nom des chemins de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Puis au paragraphe 2, il est permis au juge d'ordonner une signification équivalente lorsque l'avis ne peut être signifié à la partie.

L'article est adopté.

Article 245—Relativement aux salaires: salaires courants.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est l'ancien article.

L'hon. M. LEMIEUX: Le salaire juste et raisonnable est déterminé par les fonctionnaires du ministère du Travail. C'est l'expérience que j'ai acquise.

M. CHRYSLER, C.R.: Voici les mots, " doivent recevoir les salaires qui sont généralement reconnus comme salaires courants pour les bons ouvriers ou journaliers dans la

région où s'exécutent les travaux". En cas de contestation ces salaires sont en réalité déterminés par le ministère du Travail.

M. JOHNSTON, C.R.: Le mot "ministre" dans cette loi signifie le ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. SINCLAIR: Est-ce que cela soustrait les employés de chemins de fer à la juridiction de la Loi Lemieux?

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a une loi spéciale concernant les différends en matière de chemin de fer outre la Loi Lemieux, mais voici ce qui se rapporte au travail et aux salaires. Lorsqu'un chemin de fer a été subventionné par le parlement et il est entendu que les salaires doivent être les salaires courants, et les chemins de fer doivent accepter l'échelle préparée par le ministre du Travail. Chaque fois qu'un chemin de fer a été subventionné, on lui a envoyé une échelle de salaires pour voir à ce que l'ingénieur ou l'inspecteur fassent payer ces salaires aux ouvriers travaillant sur ce chemin de fer, et lorsqu'il y a eu contestation, une enquête a été faite par le ministre du Travail.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, c'est le cas.

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois que le mot "ministre" s'applique au ministre du Travail.

M. CHRYSLER, C.R.: Non. L'article dit que les ouvriers, journaliers ou autres personnes qui prennent part aux travaux de cette construction doivent recevoir les salaires qui sont généralement reconnus comme salaires courants pour les bons ouvriers ou journaliers dans la région où s'éxécutent les travaux. C'est par le ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que cela signifie le ministre des Chemins de fer. Le ministre du Travail donne généralement ses conseils au ministre des Chemins de fer sur ce qui est l'échelle de salaires convenable. Cela était arrangé avec le ministère des Chemins de fer parce qu'il est la seule autorité pouvant dire au contractant ce que les salaires doivent être. Sa décision était finale lorsqu'il déterminait l'échelle convenable. Il a pris conseil du ministre du Travail relativement à l'échelle de salaires.

M. MACDONELL: Je crois que l'article concernant le travail devrait être inséré dans le contrat accordant la subvention. Le ministre des Chemins de fer se fait donner l'échelle des salaires par le ministre du Travail et cette échelle est insérée dans le contrat.

L'hon. M. GRAHAM: Il met dans le contrat accordant la subvention un article concernant le paiement de l'échelle des salaires convenables. L'échelle des salaires pourrait bien ne pas être la même lors du contrat que celle en vigueur lors de la construction de la voie.

M. MACDONELL: M. Lawrence aimerait qu'on entende ses remarques touchant cet article.

M. LAWRENCE: Le comité se rappellera qu'il y a quelque temps il y a eu une discussion à la Chambre sur la question du paiement des salaires deux fois par mois aux employés de chemins de fer. Nous aimerions ajouter quelque chose à ce sujet dans l'article 245. Nous n'avons pas inséré cela dans les remarques que nous avons présentées au comité, mais nous aimerions étudier la chose.

L'hon. M. GRAHAM: Vous ne voulez pas dire des paiements semi-mensuels aux hommes employés aux travaux de construction, mais aux hommes employés aux travaux d'exploitation.

M. JOHNSTON, C.R.: Il s'agit ici de construction seulement.

L'hon. M. GRAHAM: Cet article s'applique à un contractant qui construit une ligne.

M. LAWRENCE: Je demanderai alors qu'on insère l'article à un autre endroit.

Le PRÉSIDENT: Si M. Lawrence veut rédiger un article il sera soumis au comité sous l'autorité d'un autre article.

M. SINCLAIR: Je ne suis pas porté à croire qu'il serait opportun de placer les chemins de fer sous l'autorité du ministre des Chemins de fer.

M. LAWRENCE: Non, on propose d'insérer dans le bill un article stipulant que les chemins de fer doivent payer leurs employés semi-mensuellement. Je présenterai un article rédigé plus tard.

L'article est adopté.

Article 251—Hauteur au-dessus des wagons.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a une question à ce sujet. Le Pacifique-Canadien demande que la hauteur de sept pieds soit réduite à six pieds et six pouces.

L'hon. M. GRAHAM: Cela est entre le dessus du plus haut fourgon et le point le plus bas du pont ou du tunnel?

M. CHRYSLER, C.R.: Entre le dessus du plus haut fourgon et la partie la plus basse de la structure qui se trouve au-dessus de la voie. Comme je représente les deux compagnies, je puis dire que le Grand-Tronc croit qu'on devrait laisser la hauteur telle qu'elle est.

L'hon. M. GRAHAM: Elle est de sept pieds maintenant.

M. SINCLAIR: C'est afin de protéger la tête du serre-frein de haute taille.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que le seul point est la différence dans la coutume des hommes qui marchent sur le dessus des wagons. Ils disent que ce n'est pas nécessaire, maintenant. Je ne sais si cela est exact ou non, mais la hauteur est de sept pieds dans la présente loi.

L'hon. M. GRAHAM: J'aimerais entendre l'avis des représentants de chemins de fer sur cette question.

M. PELTIER: Ils n'aimeraient pas de voir l'espace libre au-dessus de la tête diminuer. Comme question de fait, si la dimension des fourgons à marchandises continue d'augmenter, il nous faudra élever quelques-uns des tunnels afin d'empêcher que les hommes soient blessés. Je parle d'après une expérience de quarante ans dans le service des chemins de fer.

M. LAWRENCE: Il est aussi nécessaire que cette hauteur soit maintenant de sept pieds que cela était nécessaire auparavant; de fait; elle devrait être plus grande. La règle oblige les hommes à monter sur le dessus des wagons tout comme auparavant. Il ne devrait pas y avoir de réduction. Si l'on faisait quelque chose, ce devrait être d'augmenter la hauteur.

M. CHRYSLER, C.R.: Au paragraphe 3 on demande un espace libre de pas moins de 22 pieds 6 pouces. Le Pacifique-Canadien suggère que 20 pieds 3 pouces seraient bien suffisants. C'est la même chose. Il vous faudra déduire la hauteur du wagon de l'espace totale pour obtenir la distance. Je crois que si l'on s'en tient à l'espace de 22 pieds, il faudra aussi s'en tenir à la hauteur de 7 pieds et 6 pouces.

L'article est adopté.

Article 252—Dans le cas où la longueur excède 18 pieds.

LE PRÉSIDENT: Nous avons une lettre qui, je crois, devrait faire partie du dossier afin que le comité l'étudie. Cette lettre vient de l'union des municipalités canadiennes. Elle m'est adressée et se lit comme suit:

> "CHER MONSIEUR,—Le maire Todd, de Victoria, C.B., est très anxieux de voir disparaître les 19 derniers mots de la première partie de l'article 252 du bill n° 13. Il m'envoie la dépêche suivante:
>
> "Je demande instamment la modification de l'article 252 en biffant les dix-neuf derniers mots du premier paragraphe, par suite de diverses et changeantes conditions locales. Une étude spéciale et une ordonnance de la Commission des chemins de fer devraient être nécessaires dans chaque cas de construction, reconstruction ou modification, surtout dans les cas où ces travaux se font près ou dans les limites de cités ou municipalités".

Quant au reste du bill, je suis anxieux, à titre de représentant de l'union des municipalités canadiennes en général, d'être présent à la discussion des articles 252, 254, 256, 309, 367, 378 en particulier, et serai très reconnaissant de connaître par dépêche le jour où ces articles seront discutés, si l'envoi de cette dépêche ne vous cause pas trop d'inconvénient.

Sincèrement à vous,

W. D. LIGHTHALL,
Sec.-trés. hon. U.M.C.

Nous avertirons M. Lighthall d'être ici mardi et nous pourrons alors entendre l'exposé de ses vues.

L'article reste en suspens.

Article 257—Demande de passage.

L'hon. M. GRAHAM: Les cultivateurs demandent qu'on les entendent sur la question de protection pour les bestiaux.

M. JOHNSTON, C.R.: Cette question viendra plus tard. M. Carvell s'occupera de l'intérêt des cultivateurs.

L'article est adopté.

Article 259—Enlèvement d'obstacles à la vue.

M. CHRYSLER, C.R.: Tout l'article est nouveau, et il n'y a pas beaucoup d'objection à cet article si ce n'est qu'il va trop loin. L'article donne à la Commission l'autorité, dans le but de diminuer les causes de danger aux passages à niveau, d'ordonner:

(a) D'enlever les arbres, les constructions, la terre ou les autres obstacles à la vue, qui peuvent se trouver sur le chemin de fer, la voie publique ou les terrains avoisinants;

(b) que rien qui puisse obstruer la vue ne soit placé à ce croisement ou plus près de ce croisement que le désigne la Commission;

et à ces fins, la Commission a le pouvoir d'autoriser ou d'ordonner l'expropriation de tout terrain, l'acquisition de toute servitude et l'accomplissement de toute chose qu'elle juge nécessaire, et elle a le pouvoir de fixer et ordonner le paiement de l'indemnité qu'elle juge équitable.

Maintenant, une grande partie de cela est bonne. Il est convenable que la Commission ait le pouvoir d'ordonner d'enlever les arbres, la terre ou les autres obstacles à la vue, qui peuvent se trouver sur la voie publique, peut-être aussi sur les terrains avoisinants, bien que je ne sois pas renseigné sur cette question. Mais, quant aux constructions, la Commission aura le pouvoir d'ordonner d'enlever les constructions constituant une obstruction qui appartient au chemin de fer lui-même et il se peut que ces constructions soient un entrepôt, une usine, ou quelque chose de ce genre et il faudra que cela soit enlevé parce que ce pourra être un danger au croisement. Ou bien il se peut que ce soit une cabane pour la perception des taxes ou une cabane de barrière qui obstrue la vue. Nous croyons que l'on ne devrait pas donner à la Commission le pouvoir d'obliger les chemins de fer ou les municipalités d'enlever les constructions qui peuvent se trouver sur des terrains avoisinants de même que sur les terrains appartenant à la compagnie ou à la municipalité.

M. SINCLAIR: Cet article est-il fait dans le but de donner aux employés du chemin de fer une chance de voir la voie?

M. CHRYSLER, C.R.: C'est une clause très sévère. Si j'avais un arbre donnant de l'ombre sur ma propriété et qu'il ne serait pas dans le chemin, je n'aimerais pas à la voir couper.

Le PRÉSIDENT: Dans bien des cas les arbres sont des obstacles parce qu'ils obstruent la vue.

M. LAWRENCE: Je me souviens d'un cas où il y avait un croisement dangereux dans une région agricole, et la question a été référée à la Commission. Il n'y avait pas de construction près du croisement, mais il y avait un certain nombre de vieux arbres qui avaient grandi et obstruaient la vue. La Commission a suggéré de couper les arbres qui constituaient un obstacle. Cependant, les propriétaires ne voulaient pas les couper et la Commission ne pouvait pas leur ordonner de ce faire. Je comprends que cet article est pour faire face à des cas de ce genre. Il peut se rencontrer des cas où il y ait de beaux arbres qui donnent de l'ombre et qui ne devraient pas être sacrifiés, mais il y a un grand nombre d'autres cas où, dans l'opinion de la Commission, les arbres devraient être coupés et elle devrait avoir le pouvoir de voir à ce que ce soit fait.

Le PRÉSIDENT: Ne pourriez-vous pas faire entrer les arbres dans l'amendement que vous présentez, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Je suis bien disposé à ce que l'on ordonne au chemin de fer ou à une municipalité de couper des arbres qui se trouvent sur une voie publique ou sur une voie de chemin de fer parce que la Commission exerce son contrôle sur ces choses-là, mais le fait d'exproprier une propriété privée pour la faire enlever peut avoir pour résultat des frais considérables.

Le PRÉSIDENT: Je connais bien des cas dans la campagne où les arbres constituent un sérieux obstacle.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne crois pas que la difficulté soit plus grande dans ces cas que dans les cas où l'on ordonnerait d'enlever des constructions coûteuses.

M. LAWRENCE: Dans le cas que j'ai cité les arbres n'étaient d'aucune valeur pour le terrain. Si l'on n'accorde pas le pouvoir que l'on demande, dans cet article, la Commission peut ordonner à la compagnie de chemin de fer de placer un gardien au croisement, ce qui représenterait plus de frais pour la compagnie que le fait de couper les arbres ou d'enlever les constructions. Je ne vois pas pourquoi les compagnies de chemins de fer s'opposeraient à cet article.

M. SINCLAIR: Ne pensez-vous pas que s'il était nécessaire de couper des arbres afin de ne pas obstruer la vue du chemin de fer, la compagnie devrait en payer les frais?

M. LAWRENCE: Certainement, quelqu'un devra payer les arbres qui auront été coupés.

L'hon. M. GRAHAM: Sous l'autorité de la présente Loi, dans des cas de ce genre, la Commission n'aurait-elle pas le droit de répartir les frais entre la compagnie de chemin de fer et la municipalité, selon qu'elle le jugerait opportun.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a des articles qui traitent des frais des améliorations aux voies publiques, par exemple, augmenter ou diminuer la hauteur des barrières, et des choses de ce genre, en vertu desquels la Commission peut ordonner que la municipalité assume une partie des frais, mais je ne crois pas que ces articles s'appliquent à ce cas.

Le PRÉSIDENT: Si l'on biffait le mot "constructions", cela rencontrerait-il votre approbation?

M. MACDONELL: Une construction est souvent un sérieux obstacle à la vue. Souvent aussi, sur des chemins de fer, j'ai vu des hangars à marchandises dans le chemin.

M. CHRYSLER, C.R.: La compagnie devrait enlever tout ce que la Commission lui ordonne d'enlever parce que cela se trouve dans le chemin ce qui constitue une menace.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que le mot "constructions" soit biffé?

M. JOHNSTON, C.R.: Non, cela ne serait pas satisfaisant. Supposons que nous disions, M. Chrysler, "les arbres, la terre ou les autres constructions qui peuvent se

trouver sur le chemin de fer ou la voie publique, ou les arbres sur les terrains avoisinants."

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que cela est très bien.

M. MACDONELL: Vous limitez les obstacles sur les terrains avoisinants aux arbres exclusivement.

M. JOHNSTON, C.R.: Si je comprends bien l'objection que soulève M. Chrysler, c'est la suivante: Je suis propriétaire d'un hôtel situé à l'angle d'une voie publique et de l'emplacement du chemin de fer, où je fais des affaires prospères, est-il juste que l'on ordonne au chemin de fer d'exproprier ma construction?

M. MACDONELL: Cet article ne dit pas que la Commission doive le faire.

M. JOHNSTON, C.R.: Il donne à la Commission le pouvoir d'exproprier tout terrain.

M. MACDONELL: Il n'est pas déclaré que la compagnie de chemin de fer doive en payer les frais. Ce que l'article stipule, c'est que la Commission peut ordonner le paiement de l'indemnité qu'elle juge équitable.

M. JOHNSTON, C.R.: En vertu de l'article 269, M. Chrysler, la Commission a un pouvoir illimité de répartir les frais.

M. CHRYSLER, C.R.: Je serais bien satisfait de l'amendement que M. Johnston suggère, mais nous ne devrions pas être obligés d'enlever les constructions sur les propriétés privées.

M. MACDONELL: Il n'y a rien ici à cet effet.

M. CHRYSLER, C.R.: Oh! oui.

M. MACDONELL: On peut prendre l'avis de la Commission.

M. CHRYSLER, C.R.: On peut lui ordonner de le faire. Je ne crois pas que cet article était destiné à s'appliquer à autre chose qu'à un hangar ou une cabane, probablement quelque chose qui n'avait pas une grande valeur, mais le sens en est assez large pour s'appliquer à une construction très coûteuse. M. Lawrence suggère que si le croisement est dangereux et s'il s'y trouve une construction de ce genre, la Commission peut ordonner l'installation d'une barrière ou d'un gardien, ou bien faire disparaître le croisement à niveau. Elle a le droit de faire cela, et ce peut être le remède opportun, mais ce que l'on propose ici ne me semble pas être le remède opportun.

Le PRÉSIDENT: L'objection relative aux arbres est une objection très sérieuse.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne m'y opposerais pas, exigeant le paiement des arbres.

M. SINCLAIR: Supposons que nous adoptions l'amendement de M. Johnston. Pensez-vous que cela comprend l'indemnité pour la coupe des arbres?

M. CHRYSLER, C.R.: Je le crois.

M. JOHNSTON, C.R.: Evidemment, la Commission a le pouvoir, dans ce cas, d'ordonner aux chemins de fer d'exproprier les arbres et d'en payer les frais.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous adopter l'article 259 en ajoutant à la troisième ligne du paragraphe (*a*) après le mot "voie publique" les mots, "ou les arbres"?

M. MACDONELL: Je ne crois pas que l'article devrait être adopté de cette manière parce qu'il peut se trouver une construction à l'angle du croisement, sur une propriété autre que celle du chemin de fer, et la Commission n'aurait aucun pouvoir pour ordonner de l'enlever.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est justement ce que M. Chrysler prétend que nous ne devrions pas accorder.

Le PRÉSIDENT: Prenez la situation du Tecumseh-House à London.

M. JOHNSTON, C.R.: Le président croit que si l'article est adopté tel qu'il se lit actuellement, la Commission pourrait ordonner à une compagnie de chemin de fer d'exproprier le Tecumseh-House, à London, Ontario.

Le PRÉSIDENT: Cet hôtel se trouve tout près de la voie ferrée.

L'hon. M. GRAHAM: M. Lawrence a attiré notre attention sur le fait que l'on pourrait ordonner à la compagnie de chemin de fer de placer un gardien au croisement.

M. MACDONELL: Oui, la Commission pourrait exiger que la compagnie de chemin de fer le fasse.

M. SINCLAIR: La seule valeur d'un terrain pour un grand nombre de personne c'est qu'il permet à des arbres qui donnent de l'ombre d'y pousser. J'ai un arbre à l'angle de mon lot et je ne le vendrais à personne, et si on l'enlevait je croirais que je serais bien mal traité si l'on ne me payait que la valeur de l'arbre.

Le PRÉSIDENT: Si c'était dans l'intérêt public, vous seriez content de le laisser enlever.

M. SINCLAIR: Si c'était dans l'intérêt public, on devrait payer le terrain. Le terrain ne m'est d'aucune utilité, sauf celle d'y faire croître l'arbre.

M. JOHNSTON, C.R.: Je suggérerais que le paragraphe (*a*) soit modifié de cette manière, en insérant le mot "ou" avant les mots "la voie publique" à la troisième ligne, et en insérant après les mots "la voie publique ou", les mots "les arbres sur". Le paragraphe se lira alors comme suit:

> "d'enlever les arbres, les constructions, la terre ou les autres obstacles à la vue, qui peuvent se trouver sur le chemin de fer ou la voie publique ou les arbres qui se trouvent sur les terrains avoisinants".

M. MACDONELL: Je veux que les procès-verbaux mentionnent que je suis opposé à l'article 259 tel que modifié.

L'article est adopté tel que modifié.

Article 263—Crédit relatif à la sûreté du public aux passages à niveau des voies publiques.

M. JOHNSTON, C.R.: On pourvoit à ce que le crédit soit accordé pendant un autre terme de cinq ans, et les pouvoirs de la Commission traitant cette question sont moins restreints. Voici la note de celui qui a rédigé la loi:

> "On pourvoit à ce que le crédit soit accordé pour un autre terme de cinq ans et les pouvoirs de la Commission traitant de cette question sont moins restreints qu'autrefois par les dispositions de l'arbitrage. Les changements se trouvent aux paragraphes 1 et 3.
>
> "Les pouvoirs ainsi étendus par le paragraphe 3 sont le fruit d'une suggestion de la Commission".

L'article est adopté.

Article 267—Application des articles de 257 à 266.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que c'est un article auquel j'ai été renvoyé par le Canadian-Northern relativement à l'expression, "autres que les chemins de fer de l'Etat".

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que cet article est superflu.

M. CHRYSLER, C.R.: Il s'agit du droit de passage sur la voie du chemin de fer de l'Etat d'Ontario et il s'agit de savoir si cela se trouve compris dans les mots "autres que les chemins de fer de l'Etat". Cela veut certainement dire autres que les chemins de fer appartenant au gouvernement du Canada.

M. MACDONELL: Je suis de l'avis de M. Johnston.

M. JOHNSTON, C.R.: Lorsque j'ai lu la loi pour la première fois, j'ai remarqué que cela était inutile, et je suis encore du même avis.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous faites allusion à tout l'article.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, l'article 5 dit:

> "La présente loi, subordonnément aux dispositions ci-incluses, s'applique à toutes personnes, compagnies de chemins de fer et à tous chemins de fer autres que les chemins de fer de l'Etat".

De sorte que l'article 267 est inutile.

L'article est biffé.

ANNEXE No 2

Article 271—Drainage, etc.; termes et conditions.

M. BLAIR: Cet article stipule que la Commission doit fixer l'indemnité, s'il y en a, devant être payée à un propriétaire qui subit des dommages. En discutant ces clauses avec un des commissaires, il a été d'avis qu'il serait désirable de soulager la Commission de ce devoir et de stipuler que l'indemnité soit déterminée en vertu des articles relatifs à l'arbitrage dans la loi.

M. JOHNSTON, C.R.: Par le juge de comté.

M. BLAIR: La Commission a des pouvoirs très étendus et beaucoup de travail à faire. Je suggérerais que l'article se lise tel qu'il est jusqu'au mot "et" à la sixième ligne du paragraphe.

Le PRÉSIDENT: Lorsque votre Commission ordonne que le drainage soit fait, ne pensez-vous pas que votre ingénieur devrait en fixer l'indemnité?

M. BLAIR: Cela est souvent la cause d'un travail supplémentaire considérable. Si le comité pense que la Commission doit le faire, la Commission n'y a aucune sérieuse objection, mais le commissaire McLean était d'avis, après avoir étudié avec soin tous les différents articles de la loi, que c'était leur ajouter un nouveau fardeau en obligeant leur personnel à faire une nouvelle investigation, entraînant un travail supplémentaire dont on devrait peut-être en dispenser la Commission.

Le PRÉSIDENT: Vous croyez que la Commission ne devrait pas avoir à fixer l'indemnité?

M. BLAIR: C'était l'opinion du commissaire McLean qu'il était préférable que la Commission en soit dispensée.

M. MACDONELL: Mais elle fait si bien le travail.

M. BLAIR: Je sais que la Commission apprécie hautement les sentiments du comité à ce sujet, et si le comité croit que l'article doit rester tel qu'il est, je ne pousserai pas l'affaire plus loin, mais c'est une suggestion qui a été faite.

M. JOHNSTON, C.R.: Supposons qu'on laisse l'article de cette manière: "la Commission peut fixer l'indemnité, s'il y en a, qui devrait être payée au propriétaire qui subit des dommages, ou peut ordonner", etc. Si la Commission a tous les renseignements voulus pour fixer l'indemnité, qu'elle la fixe. Si la Commission n'a pas les renseignements voulus, qu'elle laisse les parties avoir recours à l'arbitrage.

M. BLAIR: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: De sorte que si vous biffez le mot "doit" à la sixième ligne du paragraphe 2, et insérez le mot "peut", je crois que cela ferait l'affaire: "Peut fixer l'indemnité, s'il y en a, qui devrait être payée à toute personne qui subit des dommages, ou peut ordonner que l'indemnité, s'il y en a, soit payée en vertu des articles de la présente loi traitant de l'arbitrage.

L'article tel que modifié est adopté.

Le comité s'ajourne jusqu'au mardi, le 8 mai.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 8 mai 1917.

Le comité s'est réuni à 11.10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Le comité avait fixé le dix de ce mois pour l'audition des représentants concernant la législation touchant les gardes-bestiaux. J'ai ici une dépêche de M. R. McKenzie, de Winnipeg, qui, je crois, représente le *Canadian Council of Agriculture.* La dépêche se lit: "Ne puis me rendre à Ottawa avant le 15 par suite d'autres assemblées concernant le commerce du grain". Le comité désire-t-il laisser cette question en suspens jusqu'au 15?

La suggestion est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Il est donc entendu que nous entendrons la *Lumbermen's Association* le 10, les compagnies mutuelles d'assurance contre le feu le 11, la délégation concernant la loi touchant aux gardes-bestiaux le 15, les représentants des compagnies de téléphone le 16, et les représentant des municipalités le 18.

Le PRÉSIDENT: Si le comité est prêt à entendre les représentants des fraternités d'employés de chemins de fer, nous entendrons maintenant M. L. L. Peltier, de l'Ordre des Conducteurs de Chemins de fer.

M. L. L. PELTIER: Vous avez sous les yeux, monsieur le Président, un certain nombre de lettres concernant le projet de paiements semi-mensuels. Il serait peut-être bon que je les lise de nouvau afin qu'elles fassent partie des procès-verbaux. Pour le moment, nous pourrions probablement prendre le mémorandum signé conjointement par le représentant de la Fraternité des Mécaniciens de locomotives, C. Lawrence; par celui de la Fraternité des Chauffeurs de locomotives et des Mécaniciens, Wm. L. Best; par celui de l'Ordre des Conducteurs de chemins de fer, L. L. Peltier; et par celui de la Fraternité des Préposés aux trains sur les chemins de fer, James Murdock. Je remarque que ce mémorandum a déjà été publié dans les procès-verbaux de ce comité. A chacun des amendements que nous demandons, nous avons ajouté une courte explication sur laquelle il ne sera pas nécessaire de revenir.

Article 5: Cet article a été adopté au cours des travaux du comité.

Le PRÉSIDENT: Cet article demeure tel qu'il est.

M. PELTIER: L'article 6 a aussi été adopté.

M. NESBITT: C'est-à-dire adopté lorsque nous l'avons étudié?

M. PELTIER: Oui. L'article 41: Cet article a aussi été adopté avec l'appui de M. Johnston, à la demande du président.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous avons ajouté une clause à cet article qui donne satisfaction aux fraternités.

L'hon. M. MURHPY: Quelles observations voulez-vous faire au sujet des articles que vous venez de mentionner?

M. PELTIER: Aucune. Ils sont tous acceptables. L'article 284, concernant la garniture aux aiguilles de changement de voie. Cet article devrait être biffé. Je vais lire le paragraphe qui s'y rapporte et il se pourrait que M. Best ou M. Lawrence aient sur ce sujet quelques mots à ajouter plus tard. (Il lit):

> Le paragraphe 5 de cet article devrait être biffé, car nous soumettons le fait que grâce à l'équipement moderne généralement en usage sur les chemins de

> fer canadiens, il n'y a aucune nécessité d'enlever le bourrage ou la garniture des aiguilles de changement de voie ou des contre-rails en hiver. Nous sommes d'avis que la plupart des compagnies de chemins de fer ne s'en tiennent plus maintenant à cette coutume. Un serre-frein ou un homme de cour ou un autre employé de chemin de fer est aussi exposé à se faire prendre le pied dans une aiguille de changement de voie ou entre un contre-rail et le rail de la voie maîtresse lorsque la garniture est enlevée du mois de décembre au mois d'avril que durant toute autre partie de l'année. Ce paragraphe n'a plus sa raison d'être, croyons-nous.

C'est réellement un moyen pour faire garnir l'aiguille de changement de voie en été et faire enlever la garniture en hiver. Les hommes s'habituent à traverser ces endroits lorsqu'ils sont garnis, et lorsque la garniture est soudainement enlevée, ils sont exposés à se faire prendre.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire que tout l'artcle devrait être biffé ou seulement le paragraphe 5?

M. PELTIER: Seulement le paragraphe 5.

M. NESBITT: Vous ne voulez pas que la garniture soit enlevée durant les autres mois.

M. PELTIER: La garniture devrait rester en place durant toute l'année. Il n'y a aucune raison importante demandant que ce paragraphe reste dans le bill.

M. MACDONELL: Qu'est-ce que dit la Commission des chemins de fer à ce sujet?

M. MACLEAN: La Commission peut décider si la garniture doit être enlevée ou si on doit la laisser en place.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque chose à suggérer, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Je n'ai aucune instruction à ce sujet. C'est du nouveau pour moi. L'article tel qu'il est se lit comme suit:

> La Commission peut, nonobstant les exigences du présent article, permettre que le bourrage et la garniture mentionnés au présent article soient enlevés à partir du mois de décembre jusqu'au mois d'avril de chaque année, ces deux mois compris, ou d'une date à une autre que, par règlement ou dans des cas particuliers, la Commission peut déterminer.

La garniture ne peut pas être enlevée sans la sanction de la Commission. Je ne sais pas actuellement quelle ligne de conduite elle suit à ce sujet. Cet article ne m'est pas tombé sous la main depuis des années, et je comprends que l'on a suivi une ligne de conduite conforme à ce que dit le présent article. Cela peut varier beaucoup dans différentes parties du pays, et je crois que c'est la raison pour laquelle l'article a été rédigé de cette manière. Il y a des parties du pays, comme la Colombie-Britannique, où il n'y a pas de gelée ou de neige qui empêchent la garniture de rester en place toute l'année. Que cela soit vrai ou faux, M. Peltier le sait mieux que moi.

M. MACLEAN: L'article donne le pouvoir à la Commission. Ne voulez-vous pas que la Commission ait ce pouvoir?

M. PELTIER: Nous pensions que personne ne dût avoir le pouvoir de dire que des pièges devront être tendus pour nos hommes. Tandis que nous avons une grande confiance dans la Commission, il y a un grand nombre d'années nous avons combattu et nous avons obtenu le changement, parce que nos hommes se faisaient prendre, et il peut se produire des choses des plus horribles lorsqu'un homme a le pied pris dans une aiguille de changement de voie et qu'un train passe sur lui. Ces accidents peuvent se produire lorsque les aiguilles de changement de voie ne sont pas bourrée. La seule raison que l'on donne pour ne pas les tenir bourrées, c'est le petit coût additionnel de tenir libre le rail divergent. Si vous voulez remarquer, on enlève la neige en premier lieu aux aiguilles qui se trouvent aux environs de la cour afin qu'on puisse les mouvoir.

M. MACLEAN: Cela ne se fait qu'en hiver?

M. PELTIER: Oui. J'ai constaté dans les cours à Ottawa, le 1er avril, que les aiguilles de changement de voie étaient bourrées. Laisser la décision de cette question à la Commission veut dire qu'il nous faudra recueillir, de l'Atlantique au Pacifique, et à grands frais, les renseignements nécessaires pour appuyer notre avancé .

M. MACDONELL: Comment ce comité, siégeant ici, peut-il juger de la nécessité ou de l'inutilité de ce paragraphe. Nous ne pouvons pas le faire ici.

M. MACLEAN: Se trouve-t-il quelqu'un ici pour démontrer l'utilité de ce paragraphe?

M. MACDONELL: Il a été inclus dans la loi et y est encore présentement; ce paragraphe accorde une certaine discrétion à la Commission.

M. NESBITT: Pourquoi retrancherait-on ce paragraphe?

M. PELTIER: La seule raison qui militait en faveur de ce paragraphe était que, il y a quelques années, avant que l'on se serve des équipements modernes et des rails de grosses dimensions, les compagnies croyaient que cette garniture remplie de glace pouvait occasionner des déraillements, chose que, naturellement, nous qui avons une connaissance pratique du fonctionnement d'un chemin de fer, savons n'être pas exacte. Nous ne pouvons pas agir de manière à vous prouver la nécessité de ceci, excepté par l'expérience. Si la Commission des chemins de fer nous faisait quelques suggestions, nous serions bien aise de vous les soumettre. Je le répète, on a cru que peut-être cette garniture remplie de glace pourrait occasionner des déraillements, et encore une fois, nous qui avons une connaissance pratique du service d'un chemin de fer, savons que tel n'est pas le cas. Si nous pouvons avoir quelques renseignements qui pourraient vous aider sur ce rapport, nous serions heureux de vous les transmettre.

M. BEST: La principale objection que l'on avait au paragraphe 5 de l'article 284, est qu'il suggère une certaine ligne de conduite dangereuse à sa face même dans son application. On indique une manière d'agir aux compagnies de chemins de fer, et qu'elles aient obtenu ou non le consentement de la Commission, ces compagnies ont en plusieurs circonstances laissé les aiguilles de changement de voie vides de cette garniture; les hommes ont eu les talons et leurs chaussures pris dans cette même aiguille de changement de voie et n'ont pas pu se déprendre; un train de wagons à marchandises s'avance lentement, ces hommes sont renversés et ont les jambes coupées. Je crois que les dispositions de ce paragraphe devraient être retranchées pour le plus grand bien de l'humanité, car après tout, c'est la principale chose que chacun de nous doit avoir présente à l'esprit. Si une compagnie de chemin de fer croit nécessaire de remplir cette aiguille de changement de voie en certains temps de l'année, il semble essentiel que ce bourrage demeure là en permanence. Si la chose était laissée au bon vouloir d'une compagnie de chemin de fer ou à des officiers d'une compagnie de chemin de fer, il pourrait ne pas juger opportun de maintenir ces aiguilles de changement de voie remplies de matériel en tout temps de l'année. Voilà pourquoi je suggérerais qu'il ne soit pas laissé à la discrétion d'un officier ou d'un employé d'une compagnie de chemin de fer, de juger du temps que ce bourrage devrait rester là.

Le PRÉSIDENT: Quel est le but des compagnies de chemins de fer en mettant cette garniture dans ces aiguilles de changement de voie?

M. BEST: En vue d'empêcher les employés de se prendre les pieds dans ces aiguilles. Vous allez comprendre, monsieur le président, que si les talons ou les semelles de chaussures d'un homme sont pris, ce matériel qui remplit les aiguilles de changement de voie protégera son pied de manière à ce qu'il ne soit pas pris sous le rebord du rail. Il est possible qu'en hiver la neige et la glace se fondent ensemble dans l'aiguille de changement de voie et que les cantonniers en enlevant cette glace enlèvent aussi quelque peu du bourrage; ou peut-être aussi que par accommodation ce matériel a complètement été enlevé et dans les temps froids de l'hiver la glace s'y accumule, mais cette glace peut être facilement enlevée. Cependant, nous croyons

que si les cantonniers étaient ici ils nous diraient que les aiguilles de changement de voie devraient être remplies en tout temps de l'année et que les compagnies peuvent se munir d'outils nécessaires pour enlever facilement la glace de la partie supérieure de l'aiguille.

M. NESBITT: En quoi consiste ce bourrage?

M. BEST: Tout juste un coin de bois de la forme de l'aiguille que l'on place dedans et que l'on fixe avec un grand clou.

M. LAWRENCE: Il y a eu un temps où les aiguilles n'étaient pas remplies comme le savent tous ceux qui ont voyagé sur les chemins de fer durant un certain temps, et qui ont eu quelqu'expérience personnelle de la chose. Je me rappelle parfaitement bien lorsqu'il n'y avait pas de garniture dans ces aiguilles de changement de voie ni de rail divergent, et j'ai vu un homme tué à cause de cela. Il s'était pris le pied en dedans du rebord du rail divergent de l'aiguille de changement de voie et un wagon à marchandises vint à passer, le renversa et lui broya les entrailles. L'homme est mort en moins de vingt minutes. Ceci arriva à l'endroit appelé Woodslee, sur le *Michigan-Central* autrefois le *Canadian-Southern*: j'étais là et j'ai eu connaissance du fait. Les employés ont alors réussi à faire inclure dans la loi des chemins de fer un article pour prévenir la répétition de semblables accidents, et obliger les compagnies à mettre des garnitures dans les aiguilles de changement de voie.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a trente ans de cela. Je crois que les dispositions dont vous parlez faisaient partie de la loi de 1888.

M. LAWRENCE: L'accident dont je parle est arrivé en 1879 ou 1880, et alors il n'y avait pas de garniture dans les aiguilles de changement de voie.

M. NESBITT: Nous connaissons tous ce genre d'accidents et nous voulons les éviter autant que possible.

M. LAWRENCE: Bien que cela peut ne pas être une chose en rapport direct avec l'organisation que je représente, tout de même, à titre de compagnons, nous croyons que nous sommes tenus de faire quelque chose pour prévenir ces accidents. Nous croyons tout aussi important que cette garniture soit mise dans les aiguilles de changement de voie en hiver qu'en été.

M. MACDONELL: Cette garniture est plus nécessaire en hiver qu'en été.

M. LAWRENCE: Si cette garniture est là au cours de l'été, pourquoi l'enlever au cours de l'hiver? C'est en vue de préserver la vie des hommes que nous faisons cette suggestion, ainsi que pour leur épargner la perte de quelque membre. Il n'y a pas de raison possible pour que les compagnies de chemins de fer ne puissent pas laisser cette garniture en hiver comme en été, excepté que cela peut causer un peu plus de dérangement aux cantonniers et que cela leur occasionne un peu plus d'ouvrage pour nettoyer l'espace compris entre le rail et le contre-rail.

M. NESBITT: Supposons que cela occasionne un surcroît d'ouvrage, qu'arrivera-t-il alors?

M. LAWRENCE: Même si cela occasionnait un surcroît d'ouvrage, l'aiguille de changement de voie devrait être remplie tout aussi bien en hiver qu'en été.

M. JOHNSTON, C.R.: Est-ce la seule raison pour laquelle les compagnies de chemins de fer demandent que les aiguilles de changement de voie soient ainsi maintenues?

M. LAWRENCE: Nous avons déjà suggéré un amendement à la loi des chemins de fer en vue d'exiger que les aiguilles de changement de voie soient toujours remplies, mais les compagnies de chemins de fer ont argumenté qu'il leur était impossible de tenir ces aiguilles libres en hiver, et le Parlement a alors ajouté la disposition que nous voudrions voir éliminer de la loi.

M. MACDONELL: Il est plus nécessaire que les aiguilles de changement de voie soient remplies en hiver, parce que s'il n'en est pas ainsi, un accident peut plus facilement se produire?

M. LAWRENCE: Oui. Naturellement le climat n'est pas le même par tout le Canada, mais, à notre sens, les compagnies de chemins de fer n'ont aucune raison pour enlever cette garniture durant les mois d'hiver.

M. MACLEAN: La Commission n'a-t-elle jamais exercé les pouvoirs que lui confère ces dispositions?

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne puis répondre à votre question, monsieur Maclean, la chose telle que présentée est nouvelle pour moi. Je m'accorde avec monsieur Lawrence sur ce qu'il a dit au sujet de l'origine de la question. Il y a eu un temps où cette garniture n'existait pas, je croirais qu'il s'est écoulé une trentaine d'années depuis qu'on a exigé une garniture dans certains espaces—elle n'est pas requise dans tous les espaces,—mais seulement dans les plus importants—dans les aiguilles. L'article de la présente loi remonte à 1888, je crois; son but était de permettre aux compagnies d'enlever le coin de bois durant les mois compris entre décembre et avril. La phraséologie en a été changée en deux ou trois circonstances, et on a ainsi continué à la changer jusqu'à tout récemment alors qu'on l'a rédigée de manière à accorder un pouvoir discrétionnaire à la Commission. Il me semble qu'il doit y avoir quelques raisons majeures pour permettre à ces dispositions de subsister, au moins dans certaines parties du pays. Monsieur Lawrence dit que ceci est occasionné par le surcroît d'ouvrage et la difficulté d'enlever la glace et la neige quand la garniture est là; je crois que la difficulté en était une tout autre et plus sérieuse que cela. Je pense qu'on a trouvé qu'il était impossible, ou à peu près, de remplacer ce bourrage lorsqu'il était hors d'usage. Ce fut une des raisons et peut-être que l'accumulation de la glace résultant du dégel et du regel a occasionné des difficultés aux chemins de fer aux points en question. Je n'ai aucune connaissance pratique sur ce sujet, et je crois qu'à certaines phases il nous sera nécessaire, si le comité croit pouvoir adopter cette proposition, d'entendre des hommes d'expérience dans l'opération d'un chemin de fer, au sujet de quelques-uns de ces articles.

Le PRÉSIDENT: Nous ferions peut-être bien de remettre l'étude de l'article jusqu'à ce que monsieur Blair, qui représente les commissaires des chemins de fer, puisse être ici et nous donner les raisons qui ont occasionné la rédaction de l'article tel qu'il existe présentement.

M. JOHNSTON, C.R.: Avant de passer outre, les chemins de fer soutiennent qu'il n'y a pas de danger à enlever cette garniture durant les mois d'hiver.

M. PELTIER: Pour en revenir à ce que monsieur Chrysler a dit, la seule raison pour accorder un pouvoir discrétionnaire à la Commission est le cas de doute, et au cas où il pourrait exister, la Commission des chemins de fer a jugé opportun de permettre aux compagnies de chemins de fer de laisser les aiguilles de changement de voie sans garniture, au cours des mois d'hiver. Enfin l'expérience a démontré qu'elle n'était pas nécessaire. Avec le pouvoir discrétionnaire que les dispositions de la loi confèrent à la Commission, il peut en résulter une certaine incurie. Les compagnies soutiennent que cette garniture n'est pas nécessaire durant les mois d'hiver, et lorsque l'on n'impose pas un devoir à une compagnie ou à ses employés, il en résulte le plus souvent une négligence.

M. MACLEAN: Nous entendrons monsieur Blair plus tard afin de savoir si ce pouvoir a déjà été exercé par la Commission.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez continuer, monsieur Peltier, nous entendrons monsieur Blair un peu plus tard lorsqu'il viendra.

L'étude de l'article 284 est ajournée.

Article 287—Accidents, information à donner à la Commission.

M. PELTIER: L'amendement que nous proposons à cet article est l'addition du proviso suivant au paragraphe 1:

"Que le conducteur ou un officier de la compagnie faisant un rapport à cette compagnie d'un accident survenu et où il y a eu blessures corporelles

causées à des personnes voyageant sur le chemin de fer, ou à quelque employé de la compagnie, envoie copie de tel rapport à la Commission et expédie à cette même Commission avis de tel accident soit par téléphone ou télégramme ".

Notre but en venant ici n'est pas toujours de promouvoir nos intérêts. La grande expérience et les connaissances profondes que possèdent les hommes que nous représentons nous portent quelquefois à demander une législation d'intérêt public. Nous soutenons qu'un homme étant sur les lieux au moment de l'accident, ayant pleinement eu connaissance des circonstances et sous le coup de l'émotion de l'instant, devrait faire une copie du rapport qu'il envoie à son surintendant, et que cette copie devrait être expédiée aux commissaires des chemins de fer.

L'hon. M. Murphy: Ce que vous proposez, est que l'on complète le dossier à l'endroit même où il devrait l'être?

L'hon. M. Lemieux: De quelle utilité le rapport en question pourrait-il être au public lorsqu'il est entre les mains des membres de la Commission?

M. Maclean: Je suis favorable au but visé. J'ai eu une expérience personnelle des accidents du genre en question, et le public n'a pu avoir d'information nulle part. Ce serait une bonne chose dans ces cas d'accidents qu'une copie du rapport fait à la Compagnie soit envoyée aux commissaires des chemins de fer.

M. Lawrence: Si on avise directement la Commission aussitôt que l'accident a eu lieu, cela lui permettra d'envoyer un officier immédiatement pour rechercher les causes de l'accident. Actuellement, on accorde un délai de trois ou quatre jours avant de commencer l'enquête. D'abord le rapport va au bureau local de la compagnie du chemin de fer, d'où il est expédié au bureau-chef à Montréal, lequel bureau le transmet à son tour à la Commission. En agissant ainsi il peut s'écouler l'espace d'une semaine; la plus grande partie du dégât peut être réparée et une enquête sur ce qui reste implique une difficulté plus sérieuse.

M. Johnston, C.R.: Le présent article oblige les compagnies de chemin de fer à donner tous les détails d'un accident à la Commission.

M. Lawrence: Si je comprends bien ces détails doivent être fournis par le bureau principal de la compagnie?

M. Johnston, C.R.: Le paragraphe ne spécifie pas nécessairement le bureau-chef.

M. Macdonell: Comment se lit l'amendement?

L'amendement est relu par M. Johnston.

M. Peltier: C'est pourtant bien simple; le conducteur, si c'est un conducteur, ou l'officier, si c'est un officier, lorsqu'il entre dans le bureau du télégraphe pour expédier son rapport au surintendant en adresse une copie aux commissaires des chemins de fer. La manière d'agir en cette occasion est de faire un duplicata de son rapport et en même temps qu'il adresse ce dernier au surintendant, il en envoie une copie à la Commission. Ceci n'est pas fait dans le but d'incriminer la compagnie, mais probablement que vous ne connaissez pas les occupations des officiers locaux de ces compagnies, et si vous le saviez vous connaissez aussi les difficultés auxquelles ils ont à faire face quand il s'agit de répondre promptement aux informations; très souvent ils sont sur la route et ils ne sont pas au bureau lorsque l'accident se produit. Nous qui avons l'expérience dans l'administration des chemins de fer savons qu'il se dégage une leçon de tout accident, et l'amendement proposé peut être la cause de difficultés à quelques-uns de nos employés. J'oserais même ajouter que quelques conducteurs que je représente, ne prisent pas l'idée d'avoir à faire ce rapport, pour la bonne raison que ce même rapport pourrait les exposer lorsqu'ils sont impliqués, mais là n'est pas la question; il s'agit de l'intérêt public.

M. Maclean: Il appartient à la compagnie de faire ce rapport à la Commission, et l'amendement proposé impose ce devoir à l'opérateur ou à l'officier; quelqu'il soit, il est tenu d'en agir ainsi; n'est-ce pas là l'idée?

M. Peltier: Oui.

Le PRÉSIDENT: Qu'avez-vous à dire à cette proposition, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Personnellement, je n'ai pas de sérieuse objection à cette proposition. J'ai compris, je puis avoir mal compris, que la Commission, telle qu'organisée, recevait directement les rapports en question, tel que prévu dans le paragraphe que l'on se propose d'ajouter, et qu'elle n'avait pas à se conformer à cette méthode indirecte dont parle monsieur Peltier. Il arrive souvent que les accidents sont rapportés par les journaux, et que ces mêmes journaux nous disent si la Commission a envoyé ou non ses représentants d'après les renseignements qu'elle obtient des rapports de la presse, et cela je l'ignore.

M. SINCLAIR: Est-ce que ces rapports dont vous parlez sont confidentiels?

M. CHRYSLER, C.R.: Les rapports faits à la Commission doivent l'être.

M. SINCLAIR: Je veux parler des rapports faits à la compagnie par ses officiers.

M. CHRYSLER, C.R.: Je comprends que les rapports seront confidentiels dans le cas d'un procès. Le rapport d'un accident fait à la compagnie ne devrait pas l'être, mais peut-être que ceux faits à la Commission le devront être.

M. MACDONELL: Supposons que nous décidions du principe, et que nous nous en remettions à monsieur Johnston pour qu'il redige le paragraphe en accord avec cet alinéa.

M. JOHNSTON, C.R.: Ce paragraphe ne devrait pas être comme proviso, mais si le comité décide du principe même, le paragraphe peut être réédigé.

Le principe de l'amendement proposé est adopté, et M. Johnston est chargé de rééditer l'article.

M. JOHNSTON, C.R.: Lorsque le comité entreprendra l'étude de l'article 287, j'aurai préparé l'amendement en question.

M. PELTIER: L'autre amendement appartient à l'article 298 (page 113) paragraphe "j" (il se lit):

> "Quelques employés de chemin de fer s'objectent à l'emploi d'une semblable phraséologie dans cet article; nous suggérons respectueusement que le paragraphe "j" de l'article 289, n'est pas entièrement acceptable aux employés de chemin de fer, et nous espérons que si le paragraphe en question est mis en vigueur, son adoption sera considérée comme ne portant pas atteinte à toute représentation que nous pourrions faire à l'avenir, à toute compagnie de chemin de fer".

M. MACDONELL: Il en est toujours ainsi.

M. PELTIER: Bien que nous tombions sous l'application de cet article, et que les représentants de la *Brotherhood of Engineers* auront à discuter cette question, je dois dire que leur cas est de beaucoup plus sérieux que celui des hommes que je représente, et ce à cause de la construction moderne des locomotives et de tous ces appareils nouveaux que nous employons à l'heure actuelle; on a certainement besoin d'adopter une législation rémédiatrice au sujet des heures de repos, soit par le gouvernement ou par la Commission. Le paragraphe "j" se lit comme suit: "Limitant ou réglementant les heures de service de tout employé, classe ou classes, en vue de la protection". Quelques-uns de nous avons pensé de nous adresser à la Commission, mais en discutant la preuve nous voulions faire comprendre que nous acceptions le paragraphe sans préjudice, de manière que, si la Commission n'applique pas cet article comme nous croyons qu'il devrait l'être, nous ayons encore recours au Parlement pour rédiger une loi conforme à nos désirs.

M. NESBITT: Vous avez toujours ce privilège.

M. PELTIER: Oui nous l'avons, mais on peut croire que nous avons accepté ce paragraphe quand il était à l'étude, et que par suite nous nous sommes rejetés sur une objection que nous étions volontiers d'accepter.

M. JOHNSTON, C.R.: Voulez-vous retrancher tout le paragraphe?

M. Peltier: Non, monsieur, mais nous ne voulons pas nous trouver dans cette position, que si après une certaine période, nous nous croyons tenus de revenir et de demander de nouveaux amendements, on puisse nous dire que nous avons accepté le paragraphe tel qu'il existe présentement. Nous ne voulons pas être préjudiciés pour l'avenir si l'application de ce paragraphe par la Commission, tel qu'il existe maintenant, n'en est pas bien faite.

M. Chrysler, C.R.: Ce paragraphe est tout à fait nouveau.

M. Lawrence: Je crois qu'en 1914, comme M. Peltier l'a dit, il a été présenté au gouvernement une loi, et il y a eu divergence d'opinion entre les ingénieurs-mécaniciens, les chauffeurs de locomotives, les employés des trains et les conducteurs, au sujet de cette mesure. Il est certainement nécessaire de faire quelque règlement à ce sujet. Actuellement, les commissaires des chemins de fer sont des hommes très occupés; personne dans le pays n'a été plus affairé qu'eux, particulièrement au cours de l'hiver dernier, à cause de la congestion du trafic, et nous ignorons si ces commissaires ont établi ou non des règlements satisfaisants concernant les employés. Mais à l'heure actuelle, les préposés aux chemins de fer de ce pays ont à faire face à une proposition très sérieuse que je puis démontrer en illustrant ma pensée par l'accident qui est survenu sur le Grand-Tronc entre Hamilton et Toronto au mois de mars dernier. L'ingénieur-mécanicien et le chauffeur de la locomotive d'un convoi à marchandises ainsi que le conducteur et le serre-frein étaient en devoir depuis au-delà de 24 heures à compter du temps où le mécanicien fut appelé à prendre charge de sa locomotive jusqu'au moment de l'accident. Ce convoi stationnait sur une voie d'évitement à Port-Crédit et l'ordre lui a été transmis de circuler sur la ligne principale après le passage d'un certain train. Vous pouvez facilement comprendre dans quel état se trouve un homme qui a été en devoir pendant près de 24 heures à partir du moment où il est appelé à son poste. Ceci arriva le soir, vers dix heures, et je me rappelle exactement cette heure. Quelque temps après un train de voyageurs est passé et on a cru que c'était celui qu'on avait mentionné dans l'ordre. Le serre-frein a ouvert l'aiguille sans autre avis.

L'hon. M. Lemieux: A quel endroit dites-vous que la chose est arrivée?

M. Lawrence: A Port-Crédit, au cours du mois de mars dernier.

L'hon. M. Lemieux: J'étais là, j'étais sur le train de voyageurs qui a souffert de l'accident.

M. Lawrence: Alors vous comprenez que c'est presque un miracle que plusieurs personnes ne se soient pas fait tuer, et j'espère que les membres du comité, en étudiant cette question, n'oublieront pas qu'un de leurs collègues, l'honorable M. Lemieux, était sur le train au moment de l'accident. Comme je l'ai dit, le serre-frein ouvrit l'aiguille et l'ingénieur mit son train en mouvement sur la voie principale; les roues de la locomotive glissaient sur les rails, et comme nous nous servons de sable quand les roues glissent, ainsi le train marchait lentement; l'ingénieur sortit et lorsqu'il vint à côté de la locomotive, il vit un train de voyageurs qui s'avançait sur eux; immédiatement il courut de l'avant sur la voie principale avec une torche à la main en vue d'arrêter ce train qui allait les frapper avec violence. Il n'eut pas le temps de le faire, c'était l'"Intercolonial Limited", je crois, qui entrait. Le serre-frein se trouvait de l'autre côté et lorsque l'ingénieur se dirigea vers son train pour donner le signal de l'approche d'un train de voyageurs, il cria au chauffeur de sauter à bas de la locomotive, mais celui-ci étant nouveau à ce métier, n'a pas compris l'alarme et resta à son poste. Le chauffeur et un serre-frein du convoi à marchandises ainsi que l'ingénieur du convoi à voyageurs furent tués, et il est étonnant qu'un plus grand nombre de personnes n'aient eu le même sort. Vous comprenez facilement dans quel état se trouvaient ces hommes; l'ingénieur et son aide qui n'était pas un chauffeur de premier ordre, avaient déchargé deux wagons de charbon et ils étaient à bout de forces.

J'ai ici les détails d'un autre accident survenu à Hamilton le 28 janvier, et dans lequel l'ingénieur avait à travailler dans des circonstances aussi difficiles. L'ingénieur était de service depuis 11 heures du matin et l'accident avait lieu à 4 heures le lendemain matin. Ces hommes sont appelés deux ou trois heures avant le départ du train sur lequel ils ont à travailler. Ici, cet homme avait été de service au moins vingt heures, et après trois heures de repos seulement il fut rappelé de nouveau à son poste. Il sortit sa locomotive,—c'était un *double header*—et se conformait au signal; un tramway vint se heurter au côté du train. Cet homme ne fut pas blessé, mais après avoir subi son procès, il y a quinze jours, il fut condamné à deux mois de détention dans la prison commune de Hamilton. Cet homme avait fait ce qu'il avait pu, mais il avait travaillé plus longtemps sans arrêt qu'il aurait dû le faire. Je voudrais ajouter que les ingénieurs-mécaniciens et les chauffeurs de locomotive d'un train de voyageurs, sont à peu près les hommes les plus occupés de tout le pays. Un ingénieur-mécanicien sur locomotive parcourant une division de 140 milles a eu à compter le nombre de mouvements exécutés dans ce parcours et a de 1,800 à 1,900 mouvements différents à faire dans l'espace de temps qu'exige le parcours d'une telle distance. Ce qui veut dire qu'un homme dans cette position doit se tenir en éveil tout le temps et que, tandis que le train des voyageurs est en danger, on ne se plaint pas du fait que les employés des trains à passagers sont retenus trop longtemps de service, mais ce sont les employés des trains à marchandises, et la vie des voyageurs sur les trains des passagers encourt en conséquence un plus grand danger.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous comprendre que vous vous objectez au paragraphe "j" de l'article 289?

M. LAWRENCE: Nous faisons seulement opposition aux heures durant lesquelles les hommes sont obligés d'être de service sur les trains, et nous croyons que les législateurs de ce pays devraient être mis au courant de ces faits, ainsi qu'au danger que court le public dans ces conditions. Il vous appartient, messieurs de ce comité, d'établir les règlements nécessaires ainsi que les restrictions à faire à ce sujet, afin de protéger le public, même si cela est contre les désirs de la compagnie ou de ses employés.

Le PRÉSIDENT: Est-ce votre désir et celui des autres représentants des différentes fédérations de retrancher ce paragraphe tel qu'il se lit présentement, à savoir "la Commission peut émettre des ordonnances ou règlements,—"J" limitant ou réglementant les heures d'ouvrage de tout employé, classe ou classes d'employés, en vue d'une plus grande sécurité"?

Le PRÉSIDENT (à M. Lawrence): Est-ce que ce comité doit comprendre que vous vous objectez ou que vous approuvez ce paragraphe?

M. LAWRENCE: Nous ne voulons pas qu'il soit dit que nous sommes en faveur. Si M. Best et moi pouvions le faire, nous demanderions au parlement d'établir une loi comme celle qui existe aux Etats-Unis, réglementant les heures de service.

L'hon. M. MURPHY: Quelle est la teneur de cette loi?

M. LAWRENCE: Elle est basée sur les mêmes principes que celle que nous avons fait présenter par M. Carroll en 1914. Aux Etats-Unis, il y a une loi par laquelle, si un homme attaché à la circulation d'un train est de service pendant seize heures consécutives, il ne doit pas retourner au travail avant d'avoir pris un repos d'au moins dix heures. S'il est de service pendant seize heures sur les vingt-quatre, c'est-à-dire seize heures partagées entre la tâche et le répit, il ne doit pas travailler de nouveau avant d'avoir pris huit heures de repos.

L'hon. M. MURPHY: Si vous aviez consenti à l'adoption de ce paragraphe, la Commission pourrait l'appliquer suivant les dispositions contenues dans la loi des Etats-Unis. Alors vous n'auriez plus d'objection?

M. LAWRENCE: Non, monsieur.

L'hon. M. MURPHY: Peut-être que vous n'auriez pas dit ceci, mais vous craignez la manière dont ce paragraphe peut être appliqué?

M. MACDONNELL: M. Lawrence ne s'objecte pas à ce paragraphe ni ne l'approuve. Il fait une déclaration, et il se dégage de toute responsabilité si son exposé n'est pas effectif, pour demander subséquemment au parlement de faire quelque chose pouvant satisfaire les exigences à ce sujet.

M. LAWRENCE: Simplement pour démontrer un fait,—je ne voudrais pas mentionner de noms,—des compagnies de chemin de fer au Canada, entrant aux Etats-Unis ont retenu leurs hommes en devoir jusqu'au moment d'atteindre la frontière après avoir été au travail pendant vingt heures pour les faire retourner à leur point de départ, ne leur permettant pas d'entrer sur le territoire américain.

L'hon. M. LEMIEUX: S'ils avaient traversé la frontière pour entrer aux Etats-Unis, ils seraient tombés sous le coup de la loi qui existe dans ce pays à ce sujet.

M. LAWRENCE: Oui. Je pourrais citer plusieurs cas de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, vous ne vous appuyez que sur des faits.

L'hon. M. MURPHY: N'aimeriez-vous pas toujours à avoir libre accès à la Commission, et à pouvoir émettre vos opinions sur les règlements qu'elle pourrait établir?

M. LAWRENCE: D'une certaine manière, oui. Mais, par exemple, en cas de congestion du trafic, les compagnies de chemin de fer pourraient en rejeter la faute sur la loi concernant les heures de service des employés. La Commission pourrait émettre une ordonnance qui ne pourrait être appliquée en certains endroits; nous croyons que cela pourrait être dangereux. Cela aurait dû être fait au cours de l'hiver dernier. Je puis vous indiquer des cas, en Ontario, l'hiver dernier, où nos hommes ont été retenus en fonction durant 18, 20 et même 40 heures. La compagnie du Grand-Tronc a loué quelques locomotives des Etats-Unis; lorsque ces locomotives ont été amenées au Canada, elles étaient équipées de sujets américains, parce qu'on n'avait pas permis qu'elles le soient par les mécaniciens du Grand-Tronc. Lorsque les seize heures de travail furent expirées, ces équipes américaines quittèrent l'ouvrage; et dans un cas tout particulièrement, elles ont même arrêté les locomotives sur la voie principale après l'expiration des seize heures en question.

M. NESBITT: C'était malheureux.

M. LAWRENCE: Etait-ce malheureux? Ce fut une leçon pour les compagnies, et la chose ne s'est jamais répétée. Cette équipe avait amené la locomotive près du terminus.

L'hon. M. MURPHY: Ils croient qu'à toute maladie dangereuse il faut un remède radical.

M. LAWRENCE: Cela n'a pas retardé considérablement le trafic; ces locomotives se trouvaient juste à un terminus. Cet incident démontre que les sujets américains aiment cette loi et se soumettent volontiers à son application.

L'hon. M. LEMIEUX: Avez-vous déjà demandé une législation semblable à quelque commission de chemin de fer?

M. LAWRENCE: Il y a quelque temps, nous avons parlé à quelques officiers à ce sujet, mais nous n'avons pas eu grand succès. Autant que je puis me rappeler, je crois que les officiers nous ont répondu qu'ils ne pensaient pas avoir juridiction dans ce cas. Permettez-moi de lire un bulletin émis par la compagnie du Grand-Tronc il y a plusieurs années, je crois. La personne qui me l'a expédié n'a pas mentionné la date de son émission, mais je l'ai eu en ma possession durant trois ans. Il se lit comme suit:

A tous ceux que concerne les présentes:

Prenant effet immédiatement, les employés des trains, des cours, et les mécaniciens ne doivent pas être tenus en service pour une période excédant 18 heures consécutives sans qu'il leur soit permis de se reposer.

En dépit de ceci, l'ouvrier a été maintenu en service durant vingt-quatre heures.

L'équipe qui ne peut atteindre le terminus dans le délai de 18 heures de repos et 2 heures d'appel, ou régler le départ du train de manière à permettre à cette même équipe d'arriver au point terminus avec la locomotive et la cambuse, lors-

> qu'il est nécessaire de retenir le train entre deux terminus, on doit s'assurer les services d'un gardien pour la locomotive. Il ne sera permis à aucune équipe de quitter un point terminus à moins que cette équipe ait eu 8 heures de repos, excepté au cas où la voie principale serait obstruée.

Elle est toujours obstruée.

> Nous préférons annuler quelque train que ce soit plutôt que d'obliger les employés d'un train ou d'une locomotive à quitter un terminus sans avoir pris 8 heures de repos.

J'ajouterai qu'aujourd'hui, cet avis n'occupe pas plus les officiers du Grand-Tronc que le bruissement de mon doigt.

M. SINCLAIR: Est-ce que les parties que vous représentez sont en faveur d'empêcher les administrateurs des compagnies de chemin de fer de se mêler de ces détails, à savoir de déterminer les heures de service des employés?

M. LAWRENCE: Oui, je suis en faveur de cela.

M. SINCLAIR: Il me semble que c'est un pas de fait dans la bonne direction.

M. LAWRENCE: Bien alors, soumettez la loi des chemins de fer aux commissaires des chemins de fer, cela aura pour effet d'éliminer toute ingérence.

M. MACLEAN: Quand cette loi américaine a-t-elle été mise en vigueur?

M. LAWRENCE: Je crois que les Américains ont fait adopter cette loi en 1907; je n'en suis pas très certain.

M. NESBITT: Puis-je suggérer que comme ces messieurs ne s'opposent pas à l'article, mais veulent simplement qu'on ajoute leurs suggestions au dossier, nous passions outre? Si le besoin s'en fait sentir, je ne vois aucune raison au monde pour les empêcher d'en demander le changement plus tard.

M. MACLEAN: Nous pourrons essayer d'inclure la loi américaine dans la loi des chemins de fer quand cette loi sera présentée à la Chambre des communes.

M. NESBITT: Rien ne les empêche de demander un amendement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Best voudrait s'adresser au comité.

M. WM. L. BEST: Je crois qu'il deviendra visible au comité que malheureusement les représentants des différentes fédérations ne sont pas tous d'accord à ce sujet; c'est-à-dire, que les conducteurs et les employés des trains n'ont peut-être pas cherché aussi ardemment que les représentants des ingénieurs-mécaniciens à faire adopter une loi réglementant les heures de service. La raison en est bien simple pour tout homme qui a une expérience pratique du fonctionnement d'un chemin de fer; ainsi le travail sur une locomotive ne souffre pas de comparaison, en tant que l'énergie physique est concernée, avec le travail des conducteurs et des autres employés du train. Le devoir de ces derniers les tient en assez grande activité, mais il n'est pas comparable à celui d'un employé sur une locomotive. Puis comme vous le comprenez, ceci s'applique au plus grand nombre d'employés, c'est-à-dire ceux qui font un service irrégulier et qui sont les employés des convois à marchandises. Lorsqu'ils sont en route, le conducteur et les employés du train, je suis heureux de le dire, peuvent se mettre au lit aussi confortablement que dans leur demeure. L'équipe d'une locomotive, ayant charge d'une valeur d'environ $20,000, ne peut pas faire la même chose. Dans la section où j'ai passé les vingt et une meilleures années de ma vie voyageant sur une locomotive, nous avons eu de cinq à six mois durant lesquels le thermomètre a enregistré de 40 à 50 degrés au-dessous de zéro. Aucun employé d'une locomotive ne peut se reposer en ayant charge d'une telle pièce de mécanisme dans ces circonstances. C'est justement à cause de ces conditions dans lesquelles les ingénieurs-mécaniciens sur locomotive ont travaillé, et où ils ont vu des membres de leur propre organisation avec lesquels ils étaient associés, courir à la mort comme résultat d'accidents occasionnés par un trop grand nombre d'heures de service, que nous réclamons un règlement au sujet de ces heures. Je crois que le Parlement aurait adopté une loi il y a dix ans passé s'ils avaient été au courant de cet état de choses. Monsieur Lawrence et moi avons

présenté au ministre des Chemins de fer, au comité spécial du Conseil privé et au premier ministre, avant son récent départ pour l'Europe, un mémoire dans lequel était incluse une demande pour l'établissement d'une loi réglementant les heures de service; je n'ai aucune hésitation à le déclarer maintenant. Subséquemment, on en est venu à une entente qui réunissait les représentants des diverses compagnies de chemin de fer et par lequel on pourrait probablement discuter la chose très prochainement; et nous avons eu une assemblée à ce sujet. Je suis persuadé que l'organisation des employés des trains et des conducteurs verront la chose du même œil que nous. Ils verront que c'est une nécessité, et comme je l'ai déclaré au ministre des Chemins de fer, une chose d'une importance nationale que de conserver la vie à cette classe des humains qui travaillent sur les chemins de fer. A ce point de vue seul ce comité appréciera notre position, parce qu'ils travaillent ardûment, j'en suis convaincu. Lorsqu'un homme a été occupé disons: dix ou douze heures ou peut-être plus, si son état physique est normal il peut encore fournir une énergie de 100 pour 100. Comme il se rend quelquefois jusqu'à douze, seize, vingt-quatre, trente-six ou même quarante-huit heures, comme j'ai eu souvent à le faire sans aucun repos, prenant souvent ses repas à un intervalle de douze heures, un homme ne peut pas donner un rendement d'ouvrage de 100 pour 100. La responsabilité au sujet des accidents augmente justement en proportion de la diminution de l'efficacité d'un homme. Beaucoup d'accidents sont arrivés alors que les hommes étaient en service depuis plusieurs heures. On a fait des enquêtes et le public a appris que quelques conducteurs ou mécaniciens avaient omis d'exécuter un ordre donné à un train ou d'observer strictement l'horaire d'un autre train ayant la priorité, et comme résultat peut-être quelques vies ont été perdues; peut-être des vies d'employés, peut-être des vies du public voyageur. L'homme peut quelquefois être acquitté, mais il est quelquefois condamné. Dans plusieurs cas, plusieurs de nos employés ont été logés derrière les barreaux d'une prison, et directement ou indirectement l'ont été à cause d'un trop grand nombre d'heures de service. Ce sont là des faits, et je possède dans mes paperasses un grand nombre de cas; lesquels, je crois, feraient frémir les législateurs de ce pays. Récemment, j'ai eu justement un cas où un employé a télégraphié pour demander un repos alors qu'il était en chemin. Un télégramme a été envoyé par le surintendant au conducteur—on ne répondait pas à la demande de repos du chauffeur—et ce même télégramme était adressé au conducteur pour qu'il remplace ce chauffeur par un de ses serre-freins afin de rendre le convoi jusqu'à un certain point, et là de débarquer le chauffeur en question et de faire rapport de ce qui arriverait lorsqu'il serait rendu à destination. De crainte de perdre sa position, ce chauffeur a fait le voyage sans repos. Lorsque le convoi fut rendu à destination cet employé fut appelé au bureau du surintendant et ce dernier l'avertit qu'il ne voulait plus que la chose se répétât de nouveau parce que cela occasionnait trop de dérangement en faisant l'entrée de ces demandes dans les livres.

M. Maclean: Est-ce que l'article à ce sujet contenu dans la loi américaine vous satisfait?

M. Chrysler, C.R.: L'article en question ne s'applique pas à cela du tout, c'est une loi commune.

M. Best: C'est une loi nationale. Je crois qu'il devrait exister une loi fédérale semblable au Canada, et qu'elle serait préférable aux règlements établis par les commissaires des chemins de fer. La raison d'être du paragraphe " j " dans la loi des chemins de fer actuelle est que l'ex-chef des commissaires ou l'ex-chef de l'administration ou quelques-uns des officiers de la Commission ont été interrogés pour savoir s'ils avaient la compétence voulue, en vertu de la loi actuelle pour réglementer les heures de service des employés de chemin de fer, et lorsque M. Price a rédigé la loi, il y a inclus ce paragraphe pour annihiler tout doute au sujet de la compétence de la Commission. Il a été admis que peut-être la Commission pouvait établir des règlements, mais aussi que peut-être ces règlements ne conviendraient pas à ces parties en cause. Comme je l'ai déjà démontré, plusieurs employés désirent une loi à ce sujet. Les conducteurs et les employés des trains, eux, croient que les dispositions des divers contrats

avec les compagnies de chemins de fer au sujet du repos des hommes en service, devraient être suffisantes.

M. MACDONELL: Pourquoi ne pas laisser ce paragraphe inclus dans la loi afin d'en permettre l'essai et de voir s'il ne donnerait pas satisfaction.

M. BEST: En réponse à ceci, il n'y a aucune garantie dans le paragraphe "j" que la Commission fera des règlements. Elle peut le faire, car il y a plusieurs articles dans la loi des Chemins de fer accordant des pouvoirs à la Commission de faire quelque chose et elle ne s'en est jamais servi. Il me semble que ceci donnera simplement à la Commission la compétence voulue pour faire une certaine chose si elle croit avoir le temps de la faire et si elle est sous l'impression qu'elle est nécessaire. Elle peut le faire et aussi ne pas le faire.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que la loi américaine serait satisfaisante?

M. BEST: Si elle réduisait le service à quatorze heures. Nous l'avons fait rédiger et nous la soumettrons dans notre mémoire. Pour la raison que j'ai déjà mentionnée nous ne soumettons pas ce mémoire présentement parce que nous avons en vue de proposer un amendement dans l'un des articles sur "Fonctionnement et équipement" pour être inséré comme disposition dans la loi des Chemins de fer et s'appliquant particulièrement à cela; et ce, parce que nous croyons qu'un amendement semblable doit être inclus dans la loi.

M. MACDONELL: Vous n'êtes pas encore d'accord à ce sujet?

M. BEST: Nous n'avons pas encore eu d'assemblée pour le considérer.

M. JOHNSTON, C.R.: N'est-ce pas, M. Maclean, qu'aucun des représentants des compagnies de chemins de fer n'a eu d'objection à ce que l'article demeure dans la loi?

M. MACLEAN: Croyant peut-être que cet article vaut encore mieux que rien du tout.

M. JOHNSTON C.R.: M. Best croit qu'il peut être nécessaire de renforcir certains points, mais pour le présent tout le monde admet que cet article doit demeurer dans la loi.

M. LAWRENCE: Je voudrais attirer l'attention du comité sur le fait que la Commission des chemins de fer n'est pas une corporation pour instituer des poursuites. Si une ordonnance est adoptée par la Commission, qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire que l'employé devra poursuivre son employeur pour l'avoir retenu en service pendant une période de temps trop longue. Messieurs, que chacun de vous se mette dans cette position; soit un serre-frein, ou un chauffeur poursuivant une compagnie de chemin de fer pour l'avoir retenu à l'ouvrage durant une période de temps trop prolongée. Que l'on passe une loi semblable à celle qui existe aux Etats-Unis et que sa mise en vigueur soit laissée à la charge du gouvernement. Dans la loi que nous avons rédigée et soumise au Parlement il y a trois ou quatre ans, c'était la ligne de conduite que nous avions adoptée. L'idée en était qu'un comité devra être nommé pour examiner les dossiers des compagnies faisant affaires par tout le pays et d'en faire rapport à la Commission. Lorsqu'on découvrirait quelques violations à la loi, ces violations devraient être portées à l'attention du procureur général qui devrait instituer les poursuites en rapport avec ces manquements à la loi. Mais si le paragraphe "j" est adopté je ne crois pas que cela réglerait la difficulté.

M. MACDONELL: Il se peut qu'il le règle.

M. LAWRENCE: Qu'on étende les pouvoirs de la Commission et que l'on décrète qu'elle doit poursuivre toute violation à la loi.

M. NESBITT: Supposons que vous adoptiez une loi réglementant les heures de travail, et que les compagnies n'observent pas ces règlements, comment allez-vous les poursuivre?

M. LAWRENCE: Si on adopte une loi d'après les suggestions présentées, qu'on laisse les poursuites se faire comme elles le sont dans les Etats-Unis. Dans les pays du sud, une division spéciale fait ce travail. Les officiers de cette division ont accès aux registres des compagnies de chemin de fer et peuvent savoir si un employé a été en service durant une trop longue période de temps. S'il en est ainsi, le cas quel qu'il soit

en est référé à cette division. Au Canada, c'est au procureur général de chaque province qu'incombera le devoir de poursuivre les compagnies. Laissez-moi illustrer un cas par une citation: Voici une copie d'ordonnance émise par les commissaires des chemins de fer au sujet de l'inspection des chaudières. Toute compagnie violant cette ordonnance se rend passible d'une pénalité de $100. Maintenant laissez-moi vous citer un cas concret: A sept heures du matin le 17 février dernier, une locomotive a explosé à "Guelph-Junction", Ont. Ceci arriva le samedi, et dans la matinée du jeudi suivant j'ai reçu une lettre de nos inspecteurs m'en expliquant les circonstances, et me demandant de m'informer si la Commission des chemins de fer avait enquêté sur les causes de cet accident; on en était alors au 20 du mois. Jugez de ma surprise lorsque je suis allé aux bureaux de la Commission d'apprendre que les commissaires n'en connaissaient absolument rien. L'explosion de cette chaudière avait eu lieu à sept heures du matin le samedi, et le mardi après-midi suivant la Commission des chemins de fer était encore dans l'ignorance de l'arrivée d'un tel accident. Tout de même, ils avaient passé un règlement imposant une pénalité de $100 pour tout manquement dans un cas de ce genre.

M. NESBITT: L'article que nous avons présentement sous considération devrait prévoir aux accidents de ce genre.

M. LAWRENCE: Dans votre opinion l'article est d'aucune utilité à moins qu'on accorde aux commissaires des chemins de fer le pouvoir d'instituer les poursuites. A moins qu'il soit prévu que la Commission doit faire rapport de tels cas au procureur général, ou à quelques autorités, lequel ou lesquelles poursuivront les violateurs de la loi.

M. MACDONELL: L'article 392 de la présente loi impose des amendes, des pénalités ou autres obligations aux compagnies de chemins de fer et autres corporations qui n'exécutent pas les ordres de la Commission.

M. MACLEAN: Qui met en vigueur cette disposition?

M. MACDONELL: Attendez un moment s'il vous plaît. Si les dispositions de l'article que nous considérons présentement ne sont pas observées par les compagnies de chemin de fer elles sont encore sujettes à de sérieuses pénalités en vertu de l'article 392.

M. MURPHY: Mais la Commission peut bien ne jamais faire ces règlements.

M. MACDONELL: Une objection qui a été soulevée était à l'effet que si la Commission faisait des règlements, elle n'était pas obligée de les mettre en vigueur.

M. LAWRENCE: Sur ce point, je répondrai à M. Macdonell en demandant qui institue la poursuite lorsqu'il y a violation de la loi?

M. MACDONELL: Veuillez ne pas vous méprendre sur mon intention. Je suis de votre avis sur le sujet que nous discutons et je ne veux que vous aider.

M. LAWRENCE: Qui applique la Loi lorsqu'elle est violée?

M. MACLEAN: Là est le point. Cette loi n'implique pas la mise en vigueur de la loi fédérale semblable à celle que l'on trouve dans les statuts des Etats-Unis. Dans la république voisine, chaque statut fédéral pourvoit à ce que le procureur des Etats-Unis se fasse un devoir de mettre la loi en vigueur, et un crédit de tant de mille dollars lui est annuellement voté pour le salaire des conseils, agents et officiers spéciaux dont il pourrait avoir besoin pour l'application de cette Loi. Je fais partie de ce Parlement depuis vingt-cinq ans et j'ai continuellement agité cette question, mais je n'ai pu en arriver à un résultat satisfaisant. Tout de même j'en arriverai à quelque chose un de ces jours, et ceci veut dire que la loi fédérale doit être mise en vigueur. La loi doit désigner la personne qui sera responsable de cette mise en vigueur tel que l'ont suggéré les représentants des fédérations des employés des chemins de fer au sujet des poursuites à être intentées en vertu de la loi qui est actuellement à l'étude.

M. LAWRENCE: J'aimerais à lire au comité, s'il n'y a pas d'objection, le verdict d'un jury du coroner au sujet d'un accident de chemin de fer arrivé à "Port-Crédit".

M. MACDONELL: Si vous permettez à toute personne de mettre en branle l'administration de la loi, que ce soit dans une action civile ou criminelle, et si ces amendes ne

sont pas imposées pour infraction aux ordonnances de la Commission des chemins de fer, quiconque peut agir de façon à faire respecter la loi.

M. LAWRENCE: Je comprends cela parfaitement bien, mais votre expérience, tout aussi bien que la mienne, vous a démontré que le droit de chacun n'est le droit de personne; et ainsi personne n'agit. On impose une pénalité, mais j'en suis encore à attendre l'annonce d'une poursuite pour ces violations à la loi par une compagnie de chemin de fer. Dans la plupart des cas, les compagnies sont presque toujours les parties fautives. Naturellement, il arrive quelquefois que les employés eux-mêmes n'exécutent pas un ordre; nous sommes des hommes et il n'en a jamais existé qui n'ont pas fait quelque chose qu'ils n'auraient pas dû faire. Pour continuer, l'accident dont je veux parler est arrivé le 23 mars 1916, et voici le verdict du jury qui a fait l'enquête le 27ième jour du même mois. (Lisant):

> "Ce serre-frein, nommé L. W. Martin, a mal interprété le message verbal du conducteur Léo S. Ward à l'ingénieur-mécanicien Gordon Dennis, et est responsable de sa propre mort, de celle de l'ingénieur-mécanicien Harry Overend et du chauffeur W. O. Anderson arrivées près d'ici la nuit de jeudi dernier, alors que le malheureux train "Chicago Flyer" du Grand-Tronc, portant le numéro 16, a renversé hors de la voie un convoi-marchandises de la même compagnie s'avançant sur la ligne principale. Verdict du jury qui a entendu l'enquête faite ici ce jour devant le coroner Sutten, M.D., de Cooksville."

Le jury a aussi ajouté. (Lisant):

> "Nous sommes aussi d'avis que le personnel attaché au convoi à marchandises se trouvait dans l'impossibilité d'accomplir sa tâche avec efficacité à cause de la fatigue, ayant été en service pendant au-delà de 24 heures".
>
> "En résumant la preuve, le coroner Sutton a dit au jury qu'un homme qui avait été en service pendant au delà de 24 heures ne devrait pas être chargé de la protection des centaines de vies des personnes qui voyagent sur un train. Il mit aussi en évidence que bien que certaines déclarations faites par le conducteur Ward aient été corroborées par d'autres témoins, il était visible que le mécanicien du convoi à marchandises, le nommé Dennis, n'était pas très en éveil lorsque Martin lui a transmis le message; et d'après Dennis, Martin lui aurait dit de suivre le train portant le numéro 108 au lieu du train portant le numéro 16 qui se trouvait le "Chicago Flyer".
>
> "Dennis pouvait avoir raison, c'est à vous à en juger, conclut le coroner."

L'hon. M. LEMIEUX: Pourquoi les représentants des différentes fédérations d'employés de chemins de fer ne s'assemblent-ils pas et n'élaborent-ils pas un article qu'ils croiraient de nature à satisfaire leurs désirs?

M. LAWRENCE: Un article a été rédigé pour être soumis à ce comité, mais on y a soulevé quelques objections. On en a alors rédigé un autre, lequel nous sommes prêts à vous soumettre si vous le désirez. Comme M. Best l'a déjà expliqué, à chaque convoi de marchandises se trouve attachée une cambuse, et lorsque le train est forcé de rester immobilisé, le conducteur et le serre-frein peuvent l'habiter et s'y reposer. Mais l'ingénieur-mécanicien sur la locomotive et le chauffeur ne sont pas favorisés par les mêmes circonstances. Il n'existe pas d'endroit sur une locomotive où ils peuvent se coucher et même, s'il s'en trouvait, ils ne pourraient pas le faire parce qu'ils ont à surveiller les appareils à locomotion qui autrement, dans les temps très froids, gèleraient complètement. L'équipe de la locomotive doit rester en service pendant un certain nombre d'heures et ce n'est qu'après l'expiration de cet espace de temps qu'il leur est permis de prendre quelque repos. C'est là peut-être une des raisons pour laquelle les conducteurs n'aiment pas encore cette disposition.

M. PELTIER: Je crois que vous vous hasardez trop en ce qui concerne nos demandes, et je voudrais avoir l'occasion d'expliquer quelle est notre position.

M. LAWRENCE: Je ne devrais probablement pas dire que vous n'en voulez pas, mais plutôt que nous ne nous accordons pas à ce sujet. En tous cas, voici notre position; et nous avons cru que lorsque la chose viendrait devant le comité, si ce comité avait besoin d'explications, nous serions prêts à dire pourquoi nous n'avons pu tomber d'accord sur certaines dispositions.

M. PELTIER: Voici quelques mots d'explication au sujet de l'attitude prise par les hommes que j'ai ici le plaisir de représenter. Les conditions d'emploi sont quelque peu différentes en ce qui concerne les diverses classes d'hommes employés sur une voie ferrée, mais nous croyons, le cas échéant, que lorsque les faits seront présentés devant la Commission nous serons en mesure de changer la loi et réduire les complications qui pourraient survenir. Dans le cas de quelques-uns de nos employés, s'ils ont été en devoir pendant quatorze heures et ne sont qu'à dix milles de leur demeure, la compagnie leur permettra d'aller se coucher et de prendre un repos. Lorsqu'ils arrivent toutefois à un terminus, on leur dira " vous vous êtes reposés ailleurs et vous pouvez maintenant reprendre le service sur votre convoi ", et ainsi ils seront absents de leur domicile pendant un certain temps. Nous ne sommes pas en reste de sympathie pour les mécaniciens. Au contraire, ils disent: " si les Commissaires des chemins de fer ne déterminent pas des heures convenables de repos, en vertu d'une loi ou d'un règlement quelconque, nous allons prêter main forte à nos collègues pour aller devant le Parlement avec une requête pour obtenir une loi réglementant les heures de repos, en dépit des inconvénients dont nous pourrions souffrir. Nous allons faire appel au Parlement pour protéger les mécaniciens, parce que nous croyons qu'en plusieurs circonstances, en les protégeant nous nous protégeons nous-mêmes. Bien que vous soyez un peu fatigués de la discussion, nous n'en désirons pas moins de vous exposer nos raisons pendant quelques heures de plus, afin de vous donner l'occasion de profiter de notre expérience. Les manquements à la loi ne sont pas toujours attribuables aux officiers; l'exigence du public, tout aussi bien que du trafic, doit être prise en considération. Il existe toujours un surcroît d'activité qui révolutionne les officiers, et chaque jour ils sont littéralement encombrés. Je ne voudrais pas faire croire que les officiers de notre chemin de fer sont des êtres surhumains pas plus qu'aucun de nous. Il semble vraiment que nous ayons souvent besoin d'une loi pour nous protéger contre nous-mêmes, surtout dans l'ahurissement constant de ces temps modernes, sur une voie ferrée très employée.

M. SINCLAIR: Personne n'est fatigué de la discussion, mais il me semble qu'il n'y a pas sujet à discussion tant que vous n'aurez pas fait une proposition.

M. PELTIER: Voici notre proposition: nous convenons d'essayer la mesure actuellement exposée au Parlement, et si elle ne donne pas satisfaction, et si des moyens effectifs ne sont pas adoptés en vue de l'application de la loi, nous aurons occasion de discuter la chose avec vous plus tard.

M. MACDONELL: Vous voulez parler de l'article de cette loi?

M. PELTIER: Oui. S'il n'est pas trouvé satisfaisant nous aurons encore recours à vous.

M. MACLEAN: Je répète la suggestion que j'ai déjà faite, que le devoir d'appliquer la Loi des chemins de fer ou des règlements qui en découlent devrait reposer sur quelqu'un. Cette politique n'a jamais été bien déterminée par le Parlement, quoique le parlement canadien existe déjà depuis cinquante ans. J'ai soulevé la question à la Chambre des Communes et que m'a-t-on répondu? " Adressez-vous au procureur général de chaque province." Il y en a un qui m'a répondu, " toute personne a le droit de faire appliquer la loi ". Mais cela n'est pas de bon aloi et n'est pas d'usage courant. Le gouvernement fédéral devrait édicter des dispositions pour l'application de ses propres mesures de la loi. Je m'entendrai avec quelqu'un à ce sujet. J'ai essayé fortement jusqu'ici d'en venir à une entente, mais je n'ai pas eu de succès; je pourrai peut-être en arriver à un résultat à la session courante. Il nous faut avoir quelque légis-

lation dans ce sens. Aux Etats-Unis il existe une législation qui oblige le procureur général d'appliquer la loi, comme je l'ai déjà dit, et on met une certaine somme d'argent à sa disposition à cet effet.

L'hon. M. MURPHY: Dans le cas qui nous occupe, est-ce que vous seriez en faveur de désigner un membre de la Commission des chemins de fer comme devant mettre cette loi en vigueur?

M. MACLEAN: J'imposerais ce devoir au procureur général, c'est-à-dire le ministre de la Justice, qui était désigné autrefois sous ce nom de procureur général. Nous tenons le ministre des Douanes responsable de l'application de la Loi des douanes, mais c'est la faiblesse évidente de l'administration des lois fédérales de ce pays que la mise en vigueur des lois de ce genre soit laissée au procureur des provinces ou à tout passant.

Paragraphe (j) est remis à une séance subséquente pour étude plus complète.

M. PELTIER: Je crois que l'article 290 est celui que nous devons considérer immédiatement après; il traite du paiement semi-mensuel du salaire des employés.

M. LAWRENCE: La question a été soulevée l'autre jour et on nous a demandé de rédiger un article qui rencontrerait les vues des employés de chemin de fer que nous représentons ici. Nous en avons agi ainsi et nous proposons qu'on ajoute le paragraphe suivant à l'article 290:

Paiement du salaire et des gages—

"290. (a) Les salaires et gages de toutes personnes préposées au service, à l'entretien ou équipements de tout chemin de fer d'une compagnie à laquelle le parlement du Canada a accordé des subventions ou autres ou tel chemin de fer jugé être pour le bien général du Canada, devront être payés au moins deux fois le mois pour toute période d'emploi de telle personne.

2. Tels paiements devant être faits à une date ne dépassant pas le vingt-sixième jour du mois pour les salaires de la première partie de tel mois, et le onzième jour de chaque mois pour les salaires de la seconde partie du mois précédent.

Ces employés retirent leur salaire chaque mois, et ils l'obtiennent en tout temps. Je ne sais pas si je puis éclairer le comité par quelques arguments montrant l'avantage du paiement des gages aux employés de chemin de fer deux fois par mois au lieu d'une comme la chose existe présentement.

M. MACDONELL: Pourquoi spécifier ces dates particulières?

M. LAWRENCE: Pour cette raison que si on ne spécifie pas une date spéciale pour le paiement de ces gages, les compagnies pourront reculer la date de ce paiement jusqu'à la date du second paiement semi-mensuel ou encore plus tard, et alors retarder le paiement suivant et ainsi de suite.

M. MACDONELL: Elles ne pourront pas en agir ainsi même si on ne fixait pas de date, parce qu'elles auront à payer les salaires deux fois par mois.

M. NESBITT: Si j'étais à votre place, je n'insisterais pas pour inclure des dates dans cet amendement; la compagnie ne peut déférer ces paiements qu'une seule fois.

M. PELTIER: Pour que le comité comprenne mieux la position dans laquelle se trouvent les employés de chemins de fer sur cette question, je voudrais lui faire part de cette correspondance, laquelle pourrait être placée dans le dossier. Je lirai une lettre que j'ai eu l'honneur d'écrire au Premier Ministre et qui a été remise au ministre des Chemins de fer et Canaux par sir George Foster. Le ministre des Chemins de fer et Canaux me conseilla de me présenter devant ce comité. Le but que je me proposais en écrivant cette lettre était que, lorsqu'on a présenté une mesure semblable au Parlement en 1912, les représentants de l'*Order of Railway Conductors* se sont opposés dans le temps à cette mesure, et lorsque cette loi est venue devant la Chambre j'en ai été averti par les sénateurs et par les membres de la Chambre des Communes Je veux maintenant démontrer d'une manière absolue que, tandis que les conducteurs

étaient alors plutôt tièdes ils ne le sont pas maintenant; tout au contraire l'*Order of Railway Conductors* appuie fortement la loi obligeant ces paiements de salaire semi-mensuel. (Lisant):

OTTAWA, le 4 avril 1917.

ALEXANDRA HOTEL,

Sir ROBERT BORDEN, Premier Ministre,
Au soin de sir GEORGR FOSTER,
Premier Ministre intérimaire,
Ottawa.

Requête adressée au Parlement pour l'établissement d'une loi accordant le paiement semi-mensuel des salaires des employés de chemins de fer.

D'après les statistiques de chemins de fer du Dominion, le nombre des employés au service de ces chemins de fer était de 124,142 pour l'année se terminant le 30 juin 1915, et de 159,142 pour l'année 1914. En basant nos calculs sur les chiffres de 1914, et évaluant le nombre de familles à 100,000, avec une moyenne de 5 personnes par famille, nous en arrivons à un total approximatif de 559,000 personnes résidant dans les divers centres du Dominion où on exploite les chemins de fer, et à qui l'établissement, par le gouvernement fédéral d'une loi obligeant le paiement des salaires semi-mensuellement serait d'un grand avantage. D'abord, cela aurait pour effet d'augmenter le pouvoir d'achat par leurs gains; deuxièmement, de diminuer les crédits chez le marchand, et enfin de donner une plus grande satisfaction.

D'après le présent système de paiement mensuel tel qu'appliqué par les compagnies de chemins de fer, et en ajoutant à cela les deux semaines de salaire que l'on retient à plusieurs employés, si non à tous, cela impose un bien lourd fardeau à ces derniers, et on devrait y remédier. Le seul moyen pratique en serait une loi établie par le Parlement. Dans les services d'utilité publique, notamment les compagnies de chemin de fer, on applique le système de "payer-en-entrant" pour le service des voyageurs et celui de "payer-avant-livraison" pour les marchandises; et comme il n'y a aucun doute que c'est un moyen pratique pour les compagnies en question, elles ne peuvent pas se réclamer du manque de fonds pour justifier leur opposition à la juste demande de ses employés, à savoir d'être payé pour les services qu'ils rendent directement à la compagnie et indirectement au public; ou les blâmer de désirer le paiement de leur salaire semi-mensuellement au lieu de mensuellement—en plusieurs circonstances la période étant plus longue—comme la chose se fait actuellement.

Les statistiques de chemin de fer dans lesquelles nous avons puisé, mentionnent la somme de $90,215,727.00 comme étant le salaire et les gages payés par les compagnies de chemins de fer au Canada pour l'année 1915 et la somme de $111,762,972 pour l'année 1914. En basant nos calculs sur les chiffres de 1914, on en arrive pratiquement à la somme de $10,000,000 par mois. En établissant le paiement des salaires semi-mensuellement, cela aurait pour effet de faire circuler cette immense somme d'argent, primitivement perçue du public, retournée au public 24 fois par année au lieu de 12 et de favoriser ainsi tout le système économique du Canada.

Tous en bénéficieraient. D'abord, les employés plus largement; puis le marchand détailleur, le marchand de gros, le manufacturier et enfin par l'augmentation de bien-être que cela procurerait, les compagnies de chemins de fer elles-mêmes. La coopération des compagnies de chemins de fer à cette mesure les paierait de retour tout comme le fermier qui répand largement l'engrais sur sa terre se rembourse des dépenses ainsi faites par l'augmentation de ses produits. Ainsi le petit effort—et dans notre opinion il ne devra pas être considérable—que la loi proposée occasionnerait à la compagnie d'un chemin de fer ne devra pas être pris en considération pour diminuer les avanta-

ges spéciaux et publics qui résulteraient d'une telle loi patronisée par le Gouvernement canadien actuel; et cette loi, nous en sommes certains, recevrait le plus sympathique appui des parties intéressées et ci-haut mentionnées.

Ayant en vue la crise qui sévit présentement au milieu de la nation, et le réajustement qui sera occasionné par la désorganisation économique qui suivra l'établissement de la paix, nous considérons qu'une mesure telle que suggérée sera d'un très grand secours, et aidera considérablement à faire prospérer de nouveau la condition économique du Dominion. Et le dévouement déployé par tous—spécialement les gens à gages et les soldats dans les tranchées—durant la présente crise, sera sans aucun doute démontré par les compagnies de chemins de fer non seulement en ne faisant pas une sérieuse opposition à la loi proposée, si le Gouvernement du Dominion décide d'établir cette loi, mais en supportant sincèrement cette mesure.

Je demeure, votre tout dévoué,

(Signé) L. L. PELTIER, *président-intérimaire,*
Représentant de l'"Order Railway Conductors" au comité de législation du Dominion.

M. Nesbitt: Je désirerais que ces messieurs nous fasse leurs observations le plus brièvement possible, et si on avait quelques suggestions écrites à nous soumettre pour qu'on les inscrive dans les minutes, il me ferait plaisir de les recevoir. Tout de même je crois qu'il est inutile de dépenser du temps à discuter un article de la loi que tout le monde approuve.

M. Peltier: Monsieur le président, et les honorables messieurs de ce comité, les employés du service des trains et les ouvriers des cours pour lesquels nous sommes ici aujourd'hui sont incapables d'être présents eux-mêmes. Ils sont employés au transport des marchandises de la nation et des voyageurs nuit et jour et par tous les temps; ils font circuler les trains de l'Atlantique au Pacifique, et vraiment ils méritent comme les autres citoyens d'avoir leur représentant au Parlement. Evidemment les demandes d'une législation remédiatrice aux honorables membres de la Chambre par des particuliers prêteraient à confusion et ne seraient pas pratiques. Conséquemment ils essaient de concentrer leurs efforts sur nous et nous demandons pour eux votre patience et votre considération. Mais il y a une autre classe d'employés de chemins de fer qui sont nombreux, même la très grande majorité, qui ne sont pas capables de venir ici ou d'être représentés et qui à cause de leur maigre salaire méritent spécialement votre considération. Pour ces derniers nous faisons aussi le même appel. Je soumets, monsieur le président, que cette importante question devrait recevoir votre sympathique et pratique appui, et non comme il est déjà arrivé, lui imposer un bref refus. Il n'est que juste que ces gens puissent vous parler durant les quelques minutes qui nous occuperont.

L'hon. M. Lemieux: Pour ma part je n'ai pas d'objections à vous entendre jour et nuit.

M. Peltier: Nous aimerions à ce que vous soyiez venus du Missouri, nous pourrions vous démontrer la raison pour laquelle nous demandons que ceci soit fait.

M. Sinclair: Avez-vous mentionné les avantages qui résulteront de ce que vous avez proposé?

M. Peltier: La lettre les démontrant a été déposée entre les mains du président durant tout un mois.

L'hon. M. Lemieux: Avez-vous proposé cet amendement au comité du Sénat lorsqu'ils avaient devant eux la Loi des Chemins de fer?

M. Peltier: Sur notre suggestion le sénateur Robinson a proposé un amendement, mais sans nous consulter sur les dispositions qu'il contiendrait. Nous approuvons jusqu'à un certain point sa rédaction.

M. MACLEAN: Nous sommes tous en faveur de cette loi.

M. PELTIER: Nous aimerions que nos suggestions soient incluses dans le dossier du Comité.

Le PRÉSIDENT: Pour que le Comité prenne connaissance des amendements que M. Peltier et ses confrères ont suggérés, je devrais peut-être les lui lire. On propose d'ajouter le paragraphe suivant:

> "290A. Les salaires et gages de toutes personnes préposées au service, à l'entretien ou équipement de tout chemin de fer d'une compagnie à laquelle le parlement du Canada a accordé des subventions ou autres, ou tel chemin de fer jugé être pour le bien général du Canada, devront être payés au moins deux fois le mois pour toute période d'emploi de telle personne."
>
> 2. Ces paiements devront se faire le vingt-sixième jour de chaque mois au plus tard pour la première partie de ce mois, et le onze de chaque mois au plus tard pour la seconde partie du mois précédent.

M. SINCLAIR: La question suivante est celle-ci: Les chemins de fer s'objectent-ils à cela?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous ferions mieux de laisser M. Peltier terminer son argumentation.

M. PELTIER: Cela va prendre dix minutes seulement, et ce seront dix minutes bien employées. Le renseignement que je vais vous donner a été fourni par l'office des statistiques ouvrières des Etats-Unis. Cela vous démontre que les hommes de chemins de fer au Canada sont en arrière de ceux des Etats-Unis, sous bien des rapports, en matière de législation remédiatrice, et nous sommes fatigués de cela. Voici une liste des états qui exigent le payement bi-hebdomadaire ou semi-mensuel des gages des employés de chemins de fer, en même temps que l'indication des dates où les lois en question ont été adoptées et les renvois aux chapitres, articles et pages.

M. NESBITT: Est-ce qu'il s'agit du payement deux fois la semaine?

M. PELTIER: Non, cela veut dire toutes les deux semaines ou deux fois par mois. Par exemple, le chemin de fer *Boston and Maine*, qui est raccordé au Pacifique-Canadien, paie ses employés chaque semaine. Si nos hommes vont travailler sur ce chemin, ils sont payés toutes les semaines, mais s'ils reviennent au Canada ils sont payés tous les mois.

ETATS QUI EXIGENT LE PAIEMENT DES GAGES DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER TOUTES LES DEUX SEMAINES OU DEUX FOIS PAR MOIS.

Arizona—Compagnies et corporations, entrepreneurs de travaux publics (Code pénal, art. 615, amendé par ch. 10, Acte de 1912).

Arkansas—Corporations seulement (Actes de 1909, n° 13).

Californie—A l'exception de la main-d'œuvre agricole et domestique, et des patrons qui ont moins de six employés réguliers (Lois de 1915, chap. 657).

Illinois—Corporations seulement (Lois de 1913, p. 358).

Indiana—(A. S., art. 7989a).

Iowa—Sur les chemins de fer; dans les mines si on le demande (Art. du Code 211o-bl, ajouté de 1915, art. 249o).

Kansas—Corporations seulement (Lois de 1915, Acte 165).

Kentuckey—Corporations seulement (Lois de 1916, ch. 21).

Louisiane—Les manufacturiers employant 10 personnes ou plus; les corporations de services publics; compagnies huilières et minérales (Lois de 1914, n° 25, Am. 1916, n° 108).

Maryland—Associations et corporations (P. G. L., ch. 23, art. 123).

Minnesota—Corporations de services publics (Lois de 1915, chaps 29, 37).

Missisipi—Les manufacturiers employant 56 personnes ou plus, les corporations de services publics; compagnies huilières et minières (Lois de 1914, n° 25,
Missouri—Les corporations seulement (Lois de 1911, p. 150).
New-Jersey—Sur les chemins de fer (Lois de 1911, ch. 371).
New-York—Sur les chemins de fer (Con. L., ch. 31, art. 11).
Caroline du Nord—Sur les chemins de fer (Lois de 1915, ch. 92).
Ohio—S'il y a 5 employés ou plus (Lois de 1913, p. 154).

Nous ne demandons pas d'établir un précédent. J'ai donné la liste des états qui ont déjà adopté cette législation, et dans neuf autres états une législation semblable est pendante. Les états qui ont déjà adopté cette méthode de paiement comprennent un bien plus grand nombre de milles de chemins de fer et une population beaucoup plus considérable que le Dominion du Canada, et ils l'ont évidemment jugée faisable et praticable, car ils mettent la loi en application. Maintenant je ne m'étendrai pas davantage sur cette matière pour le moment, sauf pour demander de verser au dossier une lettre qui répond à certaines objections qui ont été répandues à l'extérieur par certaines compagnies de chemins de fer.

L'hon. M. Lemieux: Quelle est l'objection—la tenue des livres?

M. Peltier: Au sujet de l'effet qu'aurait le changement projeté, je vais lire la lettre. J'ai écrit à deux hommes entendus aux affaires afin que le comité ne soit pas obligé de prendre ma parole. Je ne veux pas que, pour quoi que ce soit, le comité s'en rapporte à ma seule autorité, à moins qu'il ne constate qu'il a raison de le faire.

Montreal, le 19 avril 1917.
Grand Union Hotel,

M. L. L. Peltier,
Délégué de législation, O.R.C.,
Hotel Alexandra, Ottawa, Ont.

Cher Monsieur et frère,—En réponse à la question que vous me posez au sujet de l'effet d'une loi établissant un bordereau de paiement bi-mensuel, conforme à nos tableaux régissant les compensations, et surtout à cette particularité des garanties mensuelles dans certains services qui entraînent le paiement d'une prime mensuelle pour certaines courses, nous dirons que, dans notre opinion, c'est là une question qui pourrait se concilier avec le paiement bi-mensuel des salaires, si on stipule simplement que la prime s'appliquera dans la même proportion à la période de paiement prévue par une telle loi; ou encore on pourrait stipuler que si la prime s'applique directement aux gains du mois entier, elle pourrait être payée avec le deuxième paiement, au lieu de l'être avec le premier paiement du mois.

Nous ne voyons, à propos d'une telle loi, aucune difficulté qui ne puisse se régler aisément.

Fraternellement à vous,

(Signé) W. G. CHESTER,
Président du comité général, O.R.C.,
Réseau du Pacifique-Canadien.

(Signé) A. McGOVERN,
Président du comité général, B.R.T.
Pacifique-Canadien, lignes de l'Est.

Le tableau mentionné dans la lettre peut se lire comme suit: Par entente, $125 par mois pour conducteurs et employés de trains de voyageurs; le nombre de milles par-

courus en plus de ce prorata. La prétention émise est celle-ci: avec la paie bi-mensuelle, comment pourrez-vous faire payer au milieu du mois l'employé qui a droit à cette prime mensuelle au mille. Cela se fait actuellement. Les hommes qui ont signé cette lettre sont des hommes pratiques. Ce que nous voudrions donc, si vous n'êtes pas toujours d'accord avec nous, c'est que vous laissiez ce projet d'amendement aller devant le Parlement et le Sénat. Laissez-nous courir la chance avec notre bille.

Le PRÉSIDENT: Il faudra que le bill aille au Sénat.

M. PELTIER: C'est-à-dire, si vous voulez permettre que notre amendement soit mis à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Il faut d'abord qu'il soit imprimé dans le procès-verbal et distribué aux membres.

M. JOHNSTON, C.R.: Il faut en premier lieu que vous l'incorporiez dans le bill.

M. PELTIER: Je voudrais que l'amendement soit inséré dans le bill. Laissez-nous courir la chance avec notre bill devant les membres de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant entendre M. Lawrence.

M. LAWRENCE: Les Etats suivants ont adopté une disposition semblable à celle que nous désirons faire adopter; Connecticut, Maine, Massachusetts, New-Hampshire, Rhode-Island et Vermont.

M. MACLEAN: Quelle est la situation dans l'état de Pennsylvanie?

M. LAWRENCE: Là, la paie se fait deux fois par mois. Dans l'Etat de New-York, la paie se fait bimensuellement. A une session précédente, ce bill a passé aux Communes et a été référé au Sénat, où il a été rejeté. A cette époque les compagnies de chemins de fer s'opposaient au bill sous prétexte qu'elles ne pouvaient pas faire circuler leur wagon de paie; la dépense était une autre de leurs objections. Le wagon de paie est maintenant démodé et les compagnies de chemins de fer paient leurs employés au moyen de chèques.

M. MACDONELL: Seriez-vous satisfaits de la paie bimensuelle, en laissant les dates de côté, car elles rendent difficile l'application de l'article?

M. LAWRENCE: Il n'est pas nécessaire de spécifier les dates; la question n'a pas d'importance. D'après mon expérience de la pratique, je pourrais citer une compagnie de chemin de fer qui retarde presque jusqu'au dernier jour du mois pour payer à ses employés leurs salaires du mois précédent. Dans d'autres cas le retard du jour de paie des compagnies de chemins de fer occasionne un délai presque aussi long. Cependant, dans l'état du Minnesota une date a été fixée. La loi stipule que le paiement doit se faire au plus tard le 15 de chaque mois, ce qui signifie dans la pratique quinze jours après. Nous ne sommes pas exigeants au sujet de la date, du moment qu'il est clairement entendu que le paiement doit se faire deux fois par mois.

M. BEST: J'ai exposé mes vues sur cette question quand le bill était devant le Sénat il y a quelques années. A cette époque la Chambre s'était engagée à adopter la mesure. Le bill passa à la Chambre, mais il fut rejeté par le Sénat. En cette circonstance, M. Lawrence et moi-même, nous nous déclarâmes favorables à la législation projetée. Bien que la plupart des compagnies de chemins de fer l'aient combattue, le *New-York and Ottawa Railway*, qui entre dans cette ville, paie ses employés toutes les deux semaines. Le Pacifique-Canadien est aussi obligé de payer toutes les semaines ceux de ses employés qui habitent l'Etat du Maine. Par exemple, à Bromville-Junction, où le Pacifique-Canadien a une tête de ligne et où il emploie un grand nombre d'hommes, la paie se fait chaque semaine, en dépit des objections soulevées par la compagnie en 1912, alors qu'elle prétendit que la chose était tout à fait impraticable dans son cas. Pour ma part, je crois que c'est très praticable. La paie bimensuelle demande moins d'écritures que la paie mensuelle, bien qu'elle exige peut-être un peu plus de papeterie et l'émission de chèques deux fois par mois au lieu d'une fois. M. Peltier a déjà fait ressortir les grands avantages qui résulteraient du changement et je n'ai pas besoin d'y insister autrement que pour dire ceci, que les avantages que les

employés et tous les intéressés en retireraient justifient amplement l'adoption d'une telle proposition.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne suis pas en mesure de discuter cette proposition. Je sais que les chemins de fer s'y sont opposés et qu'ils continuent à s'y opposer; en conséquence, je demande au comité de vouloir bien, à la date qui lui conviendra, entendre les experts des compagnies, qui pourront sans doute répondre à ce qui a été dit ici ce matin.

M. MACLEAN: Comment le Pacifique-Canadien paie-t-il les employés de ses lignes américaines?

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne puis répondre à cette question.

M. MACLEAN: Peut-être les représentants des fraternités des employés de chemins de fer peuvent-ils me donner ce renseignement?

M. LAWRENCE: Les employés du Pacifique-Canadien qui habitent le Minnesota sont payés deux fois par mois. Les employés de la compagnie qui habitent le Maine sont payés toutes les semaines.

M. MACLEAN: Et sur les lignes du Grand-Tronc qui sont aux Etats-Unis?

M. LAWRENCE: Les employés du Grand-Tronc qui habitent le Michigan sont payés deux fois par mois. La loi du Michigan a été passée il y a un an, je crois. Le vieux *Canada-Southern* a été loué au *Michigan-Central* et ses employés, à l'exception des conducteurs de trains de voyageurs, des serre-freins et des préposés aux bagages, habitent tous à Saint-Thomas, Ont. Environ six mois après que la loi imposant une paie plus fréquente fut entrée en vigueur au Michigan, les employés canadiens du chemin de fer suggérèrent qu'on devrait la leur appliquer également. Cela ne devait pas entraîner de grands inconvénients parce que la suggestion fut promptement acceptée, de sorte que les employés canadiens du vieux *Canada-Southern*, maintenant le *Michigan-Central*, reçoivent leur paie deux fois par mois. Si c'eût été une dépense considérable vous pouvez vous imaginer que la compagnie de chemin de fer se serait vigoureusement opposée au changement. Maintenant, les employés de Saint-Thomas reçoivent le 9 de chaque mois leurs gages de la dernière moitié du mois précédent. Si le 9 tombe un dimanche les chèques arrivent samedi le 8 ou lundi le 10 à Saint-Thomas, expédiés du bureau-chef de Détroit le 23 ou le 24.

M. MACDONELL: Le fait que la Chambre des Communes a déjà accueilli favorablement la proposition devrait justifier le comité de l'accepter. On devrait alors donner l'ordre à M. Johnston de rédiger une clause imposant le paiement des employés des chemins de fer canadiens toutes les deux semaines. Si nous ne désirons pas adopter la clause maintenant nous pouvons la laisser en suspens jusqu'à ce que nous ayons eu des nouvelles des compagnies de chemins de fer.

M. NESBITT: Personnellement, je ne vois aucune bonne raison de ne pas accepter la proposition. En même temps, il me serait très agréable d'entendre ce que les compagnies de chemins de fer ont à dire de cette question.

Le PRÉSIDENT: Les compagnies ont demandé à être entendues et dans les circonstances nous ne pouvons pas très bien ignorer leur demande.

Article suspendu.

Le PRÉSIDENT: M. Blair est actuellement présent au nom de la Commission. Peut-être est-il en mesure de nous dire pourquoi l'article autorisant le remplissage ou la garniture des aiguilles et des contre-rails a été laissé dans le bill.

M. BLAIR: En fait et en pratique, aucune décision n'a été rendue en vertu de cet article depuis que la Commission existe, de sorte qu'apparemment la question de rayer l'article ou de le laisser là n'a aucune importance dans la pratique.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous vous informer de l'opinion de la Commission à ce sujet et nous la faire connaître demain?

M. BLAIR: Je sais que la Commission n'a jamais décidé en vertu de cet article.

M. Maclean: Et les chemins de fer n'ont jamais non plus demandé à la Commission une décision en vertu de cet article?

M. Blair: Les chemins de fer n'ont jamais non plus demandé à la Commission de les faire bénéficier de cet article.

Le Président: M. Johnston vous dira de quels renseignements le comité a besoin si vous voulez être assez bon de conférer avec lui et de revenir demain prêt à nous dire quelle est l'opinion de la Commission.

M. Lawrence: L'article 292 est le suivant. Nous suggérons que cet article soit rayé et nous croyons qu'on ne peut invoquer aucune bonne raison pour donner à la compagnie de chemin de fer le pouvoir de rendre une loi commune; l'article 414 contient une stipulation amplement suffisante à la sanction des statuts et règlements de la compagnie. L'article auquel nous nous opposons (292) se lit comme suit:

> "La compagnie peut, par ses statuts, règles ou règlements, afin de les mieux faire observer, prescrire des amendes exécutoires par voie sommaire, d'au plus quarante dollars, pour toute contravention qui y est commise."

L'article 291 lui donne le pouvoir d'édicter des règlements et l'article 292 dit qu'elle peut prescrire des amendes exécutoires par voie sommaire. C'est justement ce que nous voulons faire rayer, parce que nous croyons qu'on ne peut donner aucune bonne raison pour octroyer à la compagnie de chemin de fer l'autorité d'édicter des lois communes. Les mots "exécutoires par voie sommaire" sont nouveaux et nous ne croyons pas qu'ils soient nécessaires du tout. Nous prétendons que l'article 414 couvre suffisamment le cas.

M. Macdonell: Cet article n'affecte pas du tout les employés, mais le public.

M. Chrysler, C.R.: J'ai rédigé des règlements pour la compagnie et je voudrais demander à M. Lawrence s'il connaît quelque règlement dirigé contre les employés qui ait été appliqué de cette manière; je n'en connais aucun. Cet article vise à l'établissement d'une sanction sommaire surtout pour les alinéas (*e*) et (*f*) de l'article 291, qui s'applique à la "malpropreté" et à l'"exploitation". Les alinéas (*g*) et (*h*) ne sont pas inclus. (*e*) et (*f*) visent à la réglementation de la conduite de voyageurs turbulents dans les wagons, des gens qui circulent. Je ne sais pas, mais peut-être au cours de la codification a-t-on inséré quelque chose qu'on n'avait jamais eu l'intention d'y mettre; cependant, c'est le seul endroit de la loi qui permette une réglementation quelconque de la conduite des gens qui voyagent sur les trains. Il y a eu sur les trains des cas de sédition où une demi-douzaine d'hommes ont attaqué le conducteur; et ces règlements, cela va sans dire, après qu'ils ont été adoptés en vertu du présent article, comme dans le cas de tout autre article, devront être soumis et approuvés—du moins il en était ainsi d'après l'ancienne loi, je ne sais pas ce qui est décrété ici—par le Gouverneur en conseil et publiés dans la *Gazette du Canada*.

M. Lawrence: Je ne suis pas du tout d'accord avec M. Chrysler, parce que cet article dit: "par ses statuts, règle ou règlements."

M. Chrysler, C.R.: C'est vrai. Connaissez-vous un règlement passé par une compagnie de chemin de fer en vertu du présent article, qui contienne une sanction à l'égard d'un employé et qui ait été mis en vigueur sous l'empire de l'article 292?

M. Lawrence: Je sais qu'une amende a été imposée en vertu d'un règlement passé sous l'empire de cet article, et c'était dans ma propre cause. Le premier emploi que j'ai occupé sur un chemin de fer a été celui de serre-frein, et à cette époque je serrais les freins d'un train de marchandise. Un matin, nous avions une machine à brique à décharger à un endroit appelé Dutton. Le conducteur avait des ordres positifs de ne mettre de côté aucun wagon qui pouvait être déchargé, à cause de la rareté des wagons. La machine fut déchargée, et en cours de déchargement elle tomba et se brisa; le propriétaire fit à la compagnie une réclamation de $25 pour le remplacement

de la pièce brisée. Le conducteur et les trois serre-freins furent notifiés qu'ils auraient à la payer, et à la paie suivante la somme de $6.25 fut déduite de mes gages. La compagnie a retranché cela de ma paie et elle l'a encore. Je connais aussi le cas d'un chemin de fer où un mécanicien a brisé le chasse-pierres d'une locomotive. Naturellement il existe un règlement qui dit que vous ne devez rien faire qui ressemble à cela. La compagnie remplaça le chasse-pierre, en chargea le coût au compte du mécanicien et le montant fut retenu sur ses gages. Trois ans plus tard il quitta le service de la compagnie et réclama le remboursement de ce montant; il fit un procès et eut gain de cause. Je ne sais pas pourquoi cette stipulation a été faite; je ne vois rien qui la justifie. Murphy-Gamble, ou aucune autre compagnie faisant affaires en cette ville n'a le droit de passer des règlements prescrivant une amende exécutoire par voie sommaire, et je ne vois pas pourquoi une compagnie de chemin de fer obtiendrait ce pouvoir.

M. Sinclair: Vous opposez-vous à l'application de cet article par voie sommaire?

M. Lawrence: Je m'oppose à ce qu'on l'insère.

M. Sinclair: Que ferez-vous de ceux qui fument du tabac et qui s'enivrent sur le train?

M. Lawrence: L'article 414 y pourvoit. Il dit:

> "Toute personne qui, volontairement ou par négligence, enfreint un statut, une règle ou un règlement de la compagnie, est passible, sur conviction par voie sommaire, pour chaque infraction, d'une amende n'excédant pas le montant qui y est fixé, ou s'il n'en est fixé aucun d'une amende de vingt dollars au maximum. Néanmoins, cette personne ne peut être condamnée pour une pareille infraction, à moins qu'au moment où elle la commettait, un exemplaire imprimé de ce statut, de cette règle ou de ce règlement ne fût déjà affiché clairement à un endroit bien en vue de la gare ou de la station à laquelle elle a pris le train, ou à laquelle ou près de laquelle elle a commis cette contravention."

Ceci s'applique, comme dit M. Chrysler, à tous les règlements de la compagnie.

M. Johnston, C.R.: Vous n'avez pas d'objection à la clause 414?

M. Lawrence: Nous disons que cet article est amplement suffisant sans l'article 292.

M. Macdonell: L'article 292 s'applique aux infractions sur les trains, et vous parlez des infractions aux gares.

M. Lawrence: Il s'applique aussi bien aux infractions sur les trains.

M. Nesbitt: Approuveriez-vous une conduite turbulente de la part des serviteurs du chemin de fer?

M. Lawrence: Non, loin de là, mais l'article 414 s'applique à tout "statut, règle ou règlement de la compagnie", lequel doit être ouvertement affiché dans un endroit bien en vue de la gare.

M. Nesbitt: L'article 414 s'applique au public et vous ne vous y opposez pas?

M. Lawrence: Il s'applique également aux employés, mais la compagnie est tenue d'afficher un avis disant: "Vous ne devriez pas faire telle et telle chose".

M. Johnston, C.R.: Je crois que M. Lawrence a raison. Je ne vois aucune raison pour ne pas retrancher l'article 292. L'article 414 pourvoit à cela.

M. Chrysler, C.R.: Il faudrait dire clairement que les statuts et règlements adoptés en vertu de l'article 291 peuvent contenir des sanctions appropriées.

M. Johnston, C.R.: Si vous lisez ensemble les articles 291 et 414 cela n'est-il pas clair, puisque l'article 414 dit:

> "Toute personne qui, volontairement ou par négligence, enfreint un statut, une règle ou un règlement de la compagnie, est passible, sur conviction par voie sommaire, pour chaque infraction, d'une amende n'excédant pas le montant qui y est fixé."

Ceci implique que le règlement a prescrit la sanction. Je crois que c'est clair.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est à vous d'en juger.

M. MACDONELL: Pour pouvoir condamner un homme il vous faut avoir un règlement, le copier, l'imprimer et l'afficher dans un endroit bien en vue de la gare où notre homme prend le train. Supposez qu'un homme s'enivre sur le train et trouble la paix à trois cents milles de l'endroit où il est monté en voiture. Il serait passible de la même sanction.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 414 dit: "Néanmoins, cette personne ne peut être condamnée pour pareille infraction, à moins qu'au moment où elle la commettait un exemplaire imprimé de ce statut, de cette règle ou de ce règlement ne fût déjà affiché clairement à un endroit bien en vue de la gare ou de la station où elle a pris le train, ou à laquelle ou près de laquelle elle a commis cette contravention."

M. MACDONELL: Pour infraction ou mauvaise conduite sur le train il vous faut prouver qu'à la station où le délinquant a pris le train, à mille milles de là, une copie du règlement était affichée à un endroit bien en vue?

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi ne l'afficherait-on pas?

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que ces règlements sont affichés habituellement dans les wagons à voyageurs, dans un petit cadre.

M. MACDONELL: La gare n'est pas un endroit pour cela. Une infraction peut être commise sur le train.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il objection à ce que la clause soit rayée.

M. CHRYSLER, C.R.: M. Johnston croit que le cas est prévu. Je vais accepter son opinion.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est-à-dire, quant à l'affichage aux gares ou dans les trains.

M. MACDONELL: Quand nous serons rendus à l'article 414, nous demanderons que le sens en soit étendu.

M. SINCLAIR: L'article se rapporte-t-il aux règlements faits par la Commission ou par la compagnie?

M. JOHNSTON, C.R.: L'article dit "de la compagnie".

M. SINCLAIR: L'article 414 parle-t-il de la compagnie seulement?

M. JOHNSTON, C.R.: Sans doute il parle de la compagnie seulement.

M. SINCLAIR: L'article 291 dit: "subordonnément aux ordonnances ou règlements de la Commission".

M. JOHNSTON, C.R.: Cela veut dire que la Commission a le pouvoir de réglementer les statuts de la compagnie.

M. SINCLAIR: L'amende serait-elle alors imposée en vertu de l'article 414?

M. JOHNSTON. C.R.: Sans doute.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous décidé de rayer l'article 292?

M. NESBITT: Nous le discuterons en même temps que l'article 414.

M. MACLEAN: Quand le comité étudiera-t-il les clauses qui intéressent les fraternités?

L'hon. M. LEMIEUX: Demain.

Le PRÉSIDENT: Puis-je appeler l'attention du comité sur le fait que les fraternités s'intéressent également aux articles 294, 300 et 302? Est-ce le désir du comité que ces messieurs soient entendus demain matin?

Adopté.

Le comité s'ajourne à 11 heures demain.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
9 mai 1917.

Le comité se réunit à 11 heures 10 minutes du matin.

Le PRÉSIDENT: Le comité a convenu hier que les représentants des associations se rattachant aux chemins de fer soient entendus aujourd'hui. Ces messieurs ont été assez bons de dire, cependant, qu'ils préfèrent de beaucoup que le comité continue à faire comme par le passé et à leur permettre d'exprimer leurs opinions à mesure que chaque clause est mise à l'étude, plutôt que de nous faire passer notre temps comme ils l'ont fait hier, à discuter les clauses en bloc. Si c'est le désir du comité, nous procéderons donc de la manière ordinaire, et chaque fois que les représentants des employés de chemins de fer auront quelque chose à dire, nous leur permettrons de le dire.

M. JOHNSTON, C.R.: Je voudrais, M. le Président, que le comité consente à revenir un instant à l'article 216. C'était l'article 193 de l'ancienne loi. Une légère modification a été apportée, cependant, car bien que dans la présente Loi des chemins de fer cet article se lise: "L'avis signifié aux parties contient", vous remarquerez que le rédacteur a commencé l'article 216 par les mots: "Avant de procéder à l'arbitrage pour déterminer l'indemnité ou les dommages-intérêts"—il ne peut y avoir aucune objection à ces mots—puis il continue: "la compagnie doit signifier à la partie adverse".

L'hon. M. GRAHAM: C'est la vieille question de la "partie adverse" qui se présente encore.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui. J'ai discuté cela avec M. Chrysler et j'ai lu un grand nombre d'autorités, et je suis arrivé à la conclusion que le mot "adverse" peut rester là avec avantage. Il rend cet article conforme à la clause 218.

L'hon. M. GRAHAM: Alors vous mettez le mot "adverse" partout où nous en avons parlé l'autre jour?

M. JOHNSTON, C.R.: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quels sont les autres articles qui devraient être modifiés?

M. JOHNSTON, C.R.: Le changement devrait être fait à deux endroits de l'article 218, à la cinquième ligne de l'article 230, et dans les articles 223, 226 et 230.

Modifications approuvées.

M. JOHNSTON, C.R.: Je voulais aussi discuter la question de l'amendement de M. McCarthy à l'article 219.

L'hon. M. GRAHAM: A propos d'une servitude?

M. JOHNSTON, C.R.: Non, pas à propos d'une servitude. L'objection de M. McCarthy était à propos d'une servitude, mais l'amendement qu'il a rédigé est d'application générale. Il est très probable que M. McCarthy sera encore présent quand les clauses municipales seront discutées, et avant d'arrêter définitivement la rédaction je crois qu'il serait peut-être préférable de lui donner une autre chance d'exprimer ses vues. Il ne m'appartient pas d'exprimer une opinion en matière de politique, mais je ne vois aucune objection à la clause de M. McCarthy telle que rédigée. Le comité paraît avoir cru que la clause visait uniquement une servitude, mais cela n'est pas.

L'hon. M. GRAHAM: Quand il était devant le comité, M. McCarthy parlait de servitude, mais son amendement va plus loin que la servitude.

M. JOHNSTON, C.R.: Il concerne les terrains en général et stipule qu'après que le montant de l'indemnité a été référé à l'arbitre, la compagnie peut, au lieu de retirer l'avis, ce qu'elle a le droit de faire en vertu de l'article 219 tel qu'adopté, donner simplement à l'autre partie, et à l'arbitre, un avis désignant ce qu'elle veut prendre, et alors l'arbitre peut procéder en vertu du même ordre et du même avis à la détermination des dommages-intérêts. Je suis absolument certain que M. McCarthy viendra encore ici. Peut-être ferions-nous bien de laisser la question en suspens jusqu'à ce qu'il revienne.

Le PRÉSIDENT: Très bien, si c'est là l'entente.

M. JOHNSTON, C.R.: Maintenant, au sujet de l'article 230—Décès ou retard de l'arbitre.

Nous avons adopté cette clause. Elle dispose qu'advenant le décès de l'arbitre ou son défaut de compléter l'arbitrage, chaque partie peut, en donnant un certain avis, s'adresser à la cour devant laquelle il pourrait être interjeté appel de la sentence, ou à un juge de cette cour, et cette cour ou ce juge peut nommer un autre arbitre ou déterminer l'indemnité et décider les autres questions que l'arbitre aurait pu décider. Alors, M. Chrysler, vous verrez au paragraphe 4 qu'il est stipulé que la décision de cette cour ou de ce juge quant au chiffre de l'indemnité, ou, à toute autre question sur laquelle un arbitre aurait prononcé sous l'autorité de la présente loi, est censée être une sentence rendue sous l'autorité de la présente loi; mais qu'il n'y a pas d'appel de cette décision, sauf que dans le cas d'une décision rendue par un tel juge il peut être interjeté appel à ladite cour.

M. CHRYSLER, C.R.: Qu'est-ce que cela veut dire? Je n'en ai pas encore saisi le sens.

M. JOHNSTON, C.R.: J'imagine que cela veut dire ceci: Dans la province d'Ontario, par exemple, si une requête est faite à un juge de la cour Supérieure lui demandant la nomination d'un autre arbitre, et que le juge assume lui-même la responsabilité de l'arbitrage et rend une décision, il y aurait appel à la division d'appel de cette cour.

M. CHRYSLER, C.R.: Les termes du paragraphe, sont un peu embarrassés. Veut-il dire que s'il agit comme arbitre, par suite du décès de l'arbitre nommé antérieurement, sa décision est exactement comme tout autre jugement rendu sous l'autorité de la loi?

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, mais il n'y aura pas d'appel de sa décision—ce serait le jugement d'un juge de la cour Supérieure sauf à la cour dont il est membre. La difficulté me paraît provenir du fait de permettre au juge à qui la requête est faite de nommer un autre arbitre, d'assumer lui-même le pouvoir de déterminer l'indemnité et d'agir en arbitre.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela découle du premier paragraphe.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Ferguson—maintenant M. le juge Ferguson—a suggéré un amendement, une clause absolument nouvelle en réalité, que je crois meilleure que celle du bill. Cette clause se lit comme suit (il lit):

> "230. Si l'arbitre décède avant que la sentence ait été rendue, ou s'il devient impotent, inhabile ou incapable d'agir, l'une ou l'autre partie, en donnant un avis de six jours à la partie adverse, peut demander à un juge de la cour Supérieure de nommer, et ce juge peut nommer, tout juge de comté ou de la cour Supérieure arbitre à la place de l'arbitre décédé, devenu impotent, inhabile ou incapable d'agir.
>
> "2. Dans aucun de ces cas les procédures n'auront besoin d'être recommencées ou répétées.
>
> "3. Les frais des requêtes et des procédures sous le régime du présent article font partie des frais des procédures d'arbitrage."

M. SINCLAIR: Il n'y a rien ici concernant l'appel.

L'hon. M. GRAHAM: Un appel est interjeté de la manière ordinaire.

M. JOHNSTON, C.R.: L'appel est interjeté de la manière ordinaire. Je donnerai plus tard cette nouvelle clause au greffier et peut-être serait-il préférable de la substituer à la clause du bill.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité que la clause telle que lue soit adoptée?

La clause est approuvée telle que lue.

Article 222—Détermination de l'indemnité.

L'augmentation de la valeur des terrains doit être portée au compte.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous avons adopté, l'autre jour, l'article 222, lequel, dans son paragraphe 2, dispose que la date du dépôt du plan, du profil et du livre de renvoi au bureau du registraire des titres doit être la date relativement à laquelle cette indemnité ou ces dommages-intérêts sont déterminés. Jusque-là tout va bien. Mais voici cette stipulation: "Néanmoins, si la compagnie n'acquiert pas effectivement un titre à ces terrains durant l'année qui suit la date de ce dépôt, la date de cette acquisition sera celle relativement à laquelle l'indemnité ou les dommages-intérêts doivent se déterminer". J'ai pensé à cette disposition après que nous l'eûmes adoptée l'autre jour, et il m'a semblé que ce ne serait pas tout à fait équitable. La compagnie de chemin de fer pourrait donner un avis. Elle pourrait retarder les procédures pendant plus d'un an. La valeur des terrains pourrait baisser, et alors la compagnie de chemin de fer, ayant retardé les procédures, pourrait chercher à acquérir les terrains à plus bas prix.

L'hon. M. GRAHAM: L'autre jour nous travaillions plutôt à protéger le propriétaire.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est le propriétaire qui doit être protégé dans toutes ces causes en expropriation, et non le chemin de fer. Le propriétaire est obligé de se soumettre aux procédures en expropriation.

L'hon. M. GRAHAM: Il est obligé d'abandonner sa propriété, qu'il le veuille ou non.

Le PRÉSIDENT: Que propose-t-on de faire à propos de cet article?

M. JOHNSTON, C.R.: Je voudrais étudier cet article avec M. Chrysler, afin de préparer une stipulation appropriée.

L'hon. M. GRAHAM: Je suggérerais que le prix le plus élevé soit payé. C'est le principe.

M. JOHNSTON, C.R.: Je serais disposé à accepter la suggestion de M. Graham, c'est-à-dire que le plus haut prix l'emporte.

M. SINCLAIR: Le prix est fixé lors du dépôt du plan.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, mais une disposition porte que si la compagnie n'acquiert pas effectivement le titre pendant l'année, la date de l'acquisition sera celle qui servira de base à la détermination du prix.

M. CHRYSLER, C.R.: Pour l'information du comité, je puis dire que c'était l'ancienne pratique, qui datait de longtemps, je ne sais pas depuis combien de temps; peut-être remontait-elle à 1879. Les membres de ce comité verront la justice de ceci sous bien des rapports, sans en examiner tous les aspects. Lors du dépôt d'un plan le cultivateur—c'est ordinairement un cultivateur—ne pouvait pas employer le terrain à d'autres fins. Le chemin de fer doit le traverser, et il a dû toujours tenir compte de cette éventualité dans toute subdivision ou toute vente. L'intérêt a été payé à compter de cette date. Il n'y aura pas d'injustice en cela si le prix du terrain est stable, mais si le prix du terrain baisse et s'il s'écoule des années avant l'expropriation, alors il y aura injustice. Nous avons donc essayé d'obvier à cela en insérant une stipulation de ce genre relativement au délai.

L'hon. M. GRAHAM: Il pourrait s'écouler un délai déraisonnable et, étant donné certaines conditions, l'immeuble pourrait disparaître entièrement du marché; le cultivateur se trouverait dans la position d'avoir eu à certain moment l'occasion de vendre à un bon prix, mais de n'avoir pu vendre parce que le chemin de fer était en posses-

sion du terrain; et c'est l'un de ces cas où il ne serait pas injuste de protéger le propriétaire de toutes façons.

M. SINCLAIR: D'un autre côté, le prix du terrain peut monter.

M. JOHNSTON, C.R.: Dans ce cas le chemin de fer ne tarderait pas, il se hâterait.

M. CHRYSLER, C.R.: Dans la plupart des cas, en pratique, l'intérêt sur ces terres agricoles compense l'augmentation en valeur. La différence n'est pas grande. Je me suis occupé de cette question à maintes et maintes reprises. Si vous prenez l'augmentation des terrains en valeur, et que vous preniez ensuite la valeur du terrain une fois exproprié en y ajoutant l'intérêt, cela revient au même. Mais cela ne s'applique pas à la valeur spéculative des lots de village, ainsi de suite.

Article laissé en suspens.

Article 263—Crédit relatif à la sûreté du public aux passages à niveau des voies publiques.

M. JOHNSTON, C.R.: Cette clause ne me paraît pas très praticable. Elle se lit ainsi:

> "A compter du premier jour d'avril mil neuf cent neuf, il sera pris sur le fonds du revenu consolidé du Canada et mis à part, chaque année pendant dix années consécutives, une somme de deux cent mille dollars, etc."

Huit crédits ont déjà été votés, et si c'est l'intention que le terme soit de dix ans seulement à compter du 1er avril 1909, le crédit s'épuisera dans deux ans, et il me semble que ce qu'il y aurait de mieux à faire serait. . . .

L'hon. M. GRAHAM: Cela dépend de la politique du gouvernement. Il pourrait prolonger le terme.

M. JOHNSTON, C.R.: Il serait peut-être désirable de consulter le ministre et de s'assurer si c'est l'intention de prolonger le terme au delà des deux ans.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis l'auteur de cet article, et je peux dire qu'il était difficile d'établir une base où il eût été possible d'amener tous les intéressés à travailler ensemble à l'élimination du danger des passages à niveau. Cet article permet à la Commission de dire combien une municipalité doit payer et combien le chemin de fer doit payer; et cet article avait pour objet le vote d'une somme destinée à couvrir certains frais se rapportant à l'élimination du danger. Quelqu'un peut-il nous dire comment ce dispositif a fonctionné depuis cinq ou six ans? A-t-il fait quelque bien?

M. CHRYSLER, C.R.: Je le crois, mais M. Blair en connaît plus long à ce sujet. Je crois qu'un grand nombre des passages dangereux ont été éliminés grâce aux contributions des municipalités et des chemins de fer et à celles provenant de ce fonds, et je n'ai entendu aucune critique au sujet de la façon dont la Commission a réparti les sommes à payer par les différentes parties intéressées.

Le PRÉSIDENT: Il vaut mieux laisser cela en suspens jusqu'à ce que M. Johnston ait vu le ministre.

L'hon. M. GRAHAM: C'est matière de politique. Si le terme doit être prolongé, nous ferions aussi bien de le prolonger dans le cas présent.

M. CHRYSLER, C.R.: Ce premier article n'est pas à sa place ici. Il devrait figurer dans une autre loi. Cet article serait élastique et s'appliquerait à n'importe quel crédit que le gouvernement voudra affecter à cela.

L'hon. M. GRAHAM: Nous essayions d'éviter—et le Parlement paraissait unanime—la nécessité de mettre chaque année dans le budget un crédit qui soulevât de longs débats et nous désirions épargner à la Chambre une inutile perte de temps dans la discussion d'une politique dont le Parlement souhaitait la complète application; c'est pourquoi nous avons établi ce crédit par statut au lieu d'en faire l'objet d'un vote annuel. Le gouvernement pouvait adopter deux politiques. Sous l'empire du

statut, il pouvait accorder les sommes que la Commission demandait chaque année pour cette fin; ou bien il pouvait établir par statut un certain crédit qui disparaissait alors du budget.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela pourrait très bien être placé dans un autre statut.

L'hon. M. GRAHAM: Mais cela devait se trouver dans un statut et il fallait fixer le montant.

M. JOHNSTON, C.R.: Dois-je comprendre que dans la loi des chemins de fer il ne conviendrait pas de mettre à part une certaine somme ou de déclarer qu'elle devrait être mise à part chaque année?

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne vois à cela aucun inconvénient.

L'hon. M. GRAHAM: Si vous enlevez cela d'ici vous le perdez?

M. JOHNSTON, C.R.: Si nous l'enlevons nous le perdons, à moins que nous le votions de nouveau sous quelque autre forme. Il vaut mieux ne pas l'enlever.

M. CHRYSLER, C.R.: On peut rappeler cet article en passant une autre loi.

Article laissé en suspens.

Article 278—Ouverture du chemin de fer à la circulation,—Permission de la Commission pour ouvrir le chemin.

L'hon. M. GRAHAM: L'an dernier, la Commission a-t-elle trouvé un grand nombre de cas de chemins de fer ouverts à la circulation sans son consentement?

M. BLAIR: Quelques cas peuvent s'être présentés, mais ils n'ont pas été portés à la connaissance de la Commission.

L'hon. M. GRAHAM: A un moment donné nous avons dû passer une loi spéciale concernant les étranges agissements de quelques compagnies de chemins de fer.

M. BLAIR: Sans doute les chemins de fer agissent avant d'avoir obtenu la permission exigée par la loi, mais cela n'est pas signalé à la Commission. Nous ne recevons aucun avis officiel à ce sujet.

L'hon. M. GRAHAM: L'article 278 a assez bien opéré, n'est-ce pas, M. Blair?

M. BLAIR: Oui, autant que je peux le savoir.

Article adopté.

Article 279—La Commission peut ordonner l'ouverture du chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Ceci est nouveau. Qu'est-ce que c'est?

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article permet à la Commission de forcer la compagnie à ouvrir son chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Couvre-t-il le cas où, pendant la construction du chemin de fer, il est possible de laisser le chemin entre les mains des entrepreneurs plus longtemps, et de ne le soumettre en aucune façon à la juridiction de la Commission parce que le chemin est encore en construction? Cet article donne-t-il à la Commission le droit de dire: "Ce chemin ou une partie du chemin est soumis à notre juridiction et vous devez l'exploiter?"

M. JOHNSTON, C.R.: C'est exactement à quoi tend l'article—prévenir le retard. Il peut se faire qu'il soit impossible de donner suite à l'ordonnance de la Commission. Si la compagnie était à court d'argent, la Commission ne pourrait lui en fournir, mais l'article donne à la Commission le pouvoir de lui ordonner d'aller de l'avant et d'ouvrir le chemin.

M. CHRYSLER, C.R.: Elle peut déclarer le chemin ouvert, quelles qu'en soient les conséquences.

Article adopté.

ANNEXE No 2

Article 283—Protection contre l'incendie.

M. JOHNSTON, C.R.: Il faudrait modifier l'alinéa " E " de cet article. Les mots qui suivent le mot " chemin de fer " à la vingt-cinquième ligne devraient être biffés et devraient se trouver à l'article général. Effacez le point et virgule et faites des quatre dernières lignes de l'alinéa " E " un paragraphe distinct.

L'hon. M. GRAHAM: Si je me rappelle bien, il y a trois parties que cet article intéresse: le ministère des Chemins de fer, cette division du ministère de l'Intérieur dont relève la protection du bois à une certaine distance du chemin de fer, et les autorités provinciales. Elle a été adoptée à titre d'expérience, et je voudrais, si c'est possible, avoir quelques renseignements sur la façon dont elle a opéré dans l'application pratique.

M. BLAIR: D'après le fonctionnaire principal chargé de la protection contre l'incendie, je crois que les dispositions de la loi telles qu'actuellement rédigées sont satisfaisantes—c'est-à-dire qu'il y a eu de temps à autre des amendements aux dispositions relatives à l'incendie, mais que la loi sous sa forme actuelle opère d'une manière satisfaisante—et s'il y a quelque changement radical à proposer, ce fonctionnaire aimerait à en être notifié. Je peux dire seulement en réponse à votre question qu'apparemment telles qu'elles existent à l'heure actuelle, les conditions sont satisfaisantes, en ce qui concerne l'œuvre de la Commission et l'autorité qu'elle exerce.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis le père de deux ou trois de ces articles, et j'étais heureux d'apprendre comment elles ont opéré dans la pratique. Est-ce que cet article traite de l'emploi de l'huile sur les chemins de fer opérant dans les montagnes et en territoire boisé?

M. CHRYSLER, C.R.: Ce sujet est abordé dans un autre article prescrivant le combustible à employer dans les différentes régions. Pouvez-vous trouver cette clause, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: Nous ne l'avons pas encore adoptée. Nous l'avons discutée hier. C'est la clause 289.

L'hon. M. GRAHAM: Nous y viendrons tout à l'heure.

Article adopté tel qu'amendé.

Article 284—Garniture dans certains espaces.

Le PRÉSIDENT: Cet article a été discuté très complètement hier. M. Peltier et quelques autres représentants des employés de trains et des conducteurs ont demandé la radiation du paragraphe 5. On désirait que MM. Johnston et Blair nous donnassent ce matin des renseignements complets sur cette matière.

M. CHRYSLER, C.R.: Les compagnies de chemins de fer n'ont pas encore été entendues à ce sujet, et peut-être économiserez-vous du temps en laissant le paragraphe en suspens. D'après ce que les représentants de la Fraternité des employés de chemins de fer ont dit hier, le paragraphe n'a aucune importance pour les compagnies. Cependant, j'aimerais à me renseigner à ce sujet.

M. BLAIR: Je me suis occupé de cette question avec le commissaire en chef hier, et, comme je l'ai dit au comité, la Commission n'a jamais rendu une ordonnance en vertu de cet article. Il ne paraît pas avoir une grande importance pratique, mais le comité peut être assuré que si on demandait à la Commission d'exercer son autorité sous l'empire de l'article, elle ne le ferait qu'à bon escient. J'ai ordre de dire en outre que la Commission n'a aucun parti pris en faveur d'un côté ou de l'autre. Si le comité désire biffer le paragraphe, pour les raisons exposées hier, la Commission est indifférente à la chose.

Paragraphe 5 laissé en suspens. Le reste de l'article est approuvé.

Article 287—Rapport des accidents à la Commission.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous vous rappelez que l'opinion du comité, hier, était favorable à la suggestion de la Fraternité à l'effet que, outre l'obligation imposée à la compagnie elle-même de donner avis des accidents à la Commission, tout conducteur qui fait un rapport par écrit aux compagnies doit fournir à la Commission un double de ce rapport et doit aussi rapporter aussitôt que possible les accidents à la Commission par télégraphe ou par téléphone. J'ai rédigé un article que je crois peut-être un peu plus concis que l'article projeté, et je vais le lire (il lit):

> "Tout conducteur faisant à la compagnie un rapport sur tout accident de cette nature doit en même temps transmettre à la Commission une copie de ce rapport, et aussitôt que possible après l'accident notifier la Commission de cet accident par télégraphe."

M. LAWRENCE: Je ne crois pas que ce serait satisfaisant. Il peut se faire que celui qui fait le rapport ne soit pas un conducteur. Je suggérerais de mettre: "tout conducteur ou officier".

M. PELTIER: "Ou autre officier" serait acceptable.

M. CHRYSLER, C.R.: Il se peut que ce ne soit pas un conducteur qui fasse le rapport; il peut se faire que ce soit un contremaître.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que dans le cours ordinaire des choses ce serait un conducteur. Vous pourriez dire: "tout conducteur ou employé".

M. CHRYSLER, C.R.: De service à cet endroit.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, qui est de service à cet endroit.

M. PELTIER: L'amendement suggéré pourrait faire, mais il peut se présenter des cas où il serait difficile de donner suite à la stipulation. Un mécanicien de locomotive, par exemple, n'est pas toujours en mesure de faire un rapport comme le serait un conducteur ou un autre officier. Cependant, nous ne pouvons prévoir tous les cas possibles et qui peuvent se produire; ce serait impossible. Peut-être serait-il préférable d'accepter les mots: "ou autre employé."

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que cela répondrait à la question, pour la raison suivante: sa position importe peu; qu'il soit conducteur, mécanicien ou qu'il soit un autre employé, celui qui fait un rapport doit en fournir un double à la Commission. Je propose donc que l'article se lise: "tout conducteur ou autre employé."

Article adopté tel qu'amendé.

Article 289, alinéa (*a*)—Vitesse des trains.

L'hon. M. GRAHAM: Il paraît y avoir quelque chose de nouveau dans les deux dernières lignes de l'alinéa (*a*): et elle peut en tout cas limiter ou déterminer le degré de vitesse des trains et des locomotives, ainsi qu'elle le juge convenable."

M. JOHNSTON, C.R.: Les mots nouveaux qu'on propose d'ajouter sont "ou déterminer."

Le PRÉSIDENT: Cette question a été suffisamment discutée hier.

M. JOHNSTON, C.R., (à M. Chrysler): Quand j'ai discuté la question avec vous l'autre jour, j'ai cru que vous aviez quelque chose à dire à ce sujet.

M. CHRYSLER, C.R.: Je le crois, mais je ne savais pas que le sujet avait été discuté hier.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est seulement parce que M. Peltier avait fait allusion à l'alinéa (*j*), (Heures de service).

M. CHRYSLER, C.R.: Nous n'avons aucune objection à l'alinéa (*a*) si on omet les mots "ou déterminer." Vous pouvez limiter la vitesse, mais je ne vois pas comment vous pouvez la déterminer. Vous ne pouvez pas dire: "nous irons à telle vitesse et pas plus."

ANNEXE No 2

Le PRÉSIDENT: L'alinéa (*a*) de l'article 289 est-il adopté avec l'omission des mots "ou déterminer"?

Alinéa adopté tel qu'amendé.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a une autre considération concernant cette matière. Le comité sait probablement que toute cette clause se rapporte à la vitesse aux passages à niveau. Elle n'intéresse aucunement la vitesse des trains passant dans la campagne, sauf la vitesse aux passages à niveau dans les villes, bourgs et villages. Il n'y a jamais eu dans la Loi des chemins de fer une limite à la vitesse en pleine campagne. D'autres articles traitent de la nature de la protection requise aux passages; c'est-à-dire que si le passage est dangereux et qu'il doive être protégé, des stipulations à cet effet ont été insérées ailleurs qu'ici. Mais la vitesse en dehors des villes, bourgs ou villages n'a jamais été limitée. Si cette stipulation vise uniquement à la limitation de la vitesse dans les villes, bourgs ou villages, tout cela se trouve compris dans les lignes qui précèdent. Je ne sais pas quel est l'objet de cette disposition, ni si on se propose d'établir une limite à la vitesse des trains circulant entre les stations, en pleine campagne. A tout événement, le principe est faux. C'est-à-dire, il n'est pas question de limiter la vitesse—la vitesse est réglée par la puissance de la locomotive et le train qu'elle doit faire mouvoir, par l'uniformité de la voie sur laquelle elle circule, eu égard toujours à la sécurité du public—la question est celle-ci: vos passages de chemins de fer sont-ils suffisamment gardés pour assurer la protection des voyageurs sur la voie publique? Je demande que ces deux dernières lignes soient rayées. (Page 177.)

M. PELTIER: En raison de l'état de la voie et du matériel roulant, il peut se faire que se pose la question de la protection nécessaire dans l'intérêt du public aussi bien que dans l'intérêt des employés. Cette disposition ouvre un appel à la Commission dans le cas d'insécurité. Je demande au comité de ne pas fermer la porte à cet appel.

M. CHRYSLER, C.R.: Si l'opinion de M. Peltier est acceptée par le comité, je suggère qu'il y ait un paragraphe distinct limitant la vitesse. Je ne vois aucune objection à ce que la Commission limite la vitesse, mais s'il en est ainsi ce pouvoir devrait être conféré dans un alinéa distinct.

M. JOHNSTON, C.R.: Il semble que l'alinéa (*l*) est assez large pour couvrir ce point. L'alinéa se lit ainsi:

> "Concernant généralement la protection des biens, et la protection, la sûreté, la commodité et le confort du public et des employés de la compagnie dans le service et l'exploitation des trains ou dans l'emploi des locomotives par ladite compagnie, ou pour les besoins du chemin de fer."

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que le point est couvert par l'alinéa (*l*), mais je n'ai pas d'objection à ce qu'il soit très clairement défini.

M. LAWRENCE: Je crois que l'amendement a été inséré en vue d'un certain nombre de causes où la Commission des chemins de fer a rendu une ordonnance déclarant que les trains ne doivent pas dépasser une certaine vitesse. Je ne crois pas que l'alinéa (*l*) couvre ces cas. La Commission a aussi rendu une ordonnance à l'effet qu'aucune locomotive circulant le tender en avant ne doit dépasser une certaine vitesse. Je ne crois pas que l'alinéa (*l*) s'applique là non plus. Je ne vois aucune objection au projet de modification de l'alinéa (*a*) parce qu'il tend à couvrir des cas comme ceux que j'ai mentionnés.

M. CHRYSLER, C.R.: Il n'y a pas d'objection à l'amendement si vous en faites un paragraphe distinct. Autrement il ne fera que compliquer les choses. Je m'oppose à l'adoption des deux dernières lignes de l'alinéa (*a*) parce qu'elles permettent à la Commission de limiter arbitrairement la vitesse des trains dans la campagne, sans égard pour la protection du public ou des employés.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les représentants des fraternités de chemins de fer ne croient pas que la Commission a ample autorité pour se prononcer sur la vitesse des trains en vertu de l'alinéa (*l*)?

M. LAWRENCE: Si tel est le cas, cela suffit.

M. JOHNSTON, C.R.: Supposons que nous bifflons les deux dernières lignes de l'alinéa (*a*) et que nous insérions les mots suivants: "et leur vitesse" à la quatrième ligne de l'alinéa (*l*), après les mots "le service et l'exploitation des trains."

Amendements approuvés.

Alinéa (*h*)—La Commission peut faire des règlements quant à la longueur des sections que les employés de la compagnie sont obligés de tenir en bon état, et quant au nombre d'employés exigés pour chaque section.

M. CHRYSLER, C.R.: Les compagnies de chemins de fer m'ont donné l'ordre de m'opposer à cet alinéa parce que la Commission est inapte à réglementer à ce sujet. C'est une question d'économie domestique, ou d'exploitation de la ligne, et dans certains cas, je suppose, la réglementation par entente avec les cantonniers est toujours un sujet de discussion entre les compagnies et leurs employés; ce n'est pas une chose au sujet de laquelle la Commission peut ou devrait demander de légiférer. Je n'ai pas les connaissances techniques voulues pour me faire l'écho des objections pratiques à cette disposition, mais je demande au comité de laisser l'alinéa en suspens jusqu'à ce que les intéressés en la matière pour les compagnies de chemins de fer puissent être entendus. Comme le comité le sait sans doute, la longueur des sections varie dans les différentes parties du pays, et la voie diffère aussi. Dans l'Est du Canada, la longueur de section et la voie sont tout à fait différentes de ce qu'elles sont dans l'Ouest. Je suppose aussi que la longueur de section de montagne et le nombre d'employés requis pour chacune varient, si on tient compte du prix de la main-d'œuvre. Le réseau de l'Ouest est aussi différent. Les compagnies de chemins de fer s'opposent à l'alinéa et aimeraient à s'expliquer davantage à ce sujet.

M. LAWRENCE: Cette question, de même qu'un certain nombre d'autres, a été portée devant la Commission des chemins de fer il y a quelque temps, et après discussion complète la Commission a décidé que sous l'empire de la Loi des chemins de fer elle n'avait pas juridiction. L'alinéa en question a été inséré à l'article 289 pour donner juridiction à la Commission. Nous avons parmi nous, ce matin, un monsieur qui ne reviendra peut-être pas au cours des débats sur ce bill, M. W. Dorey, de Woodstock, N.-B., président de l'*Organization of Maintenance of Way Men* sur le réseau du Pacifique-Canadien. J'aimerais que le comité entende ce que M. Dorey a à dire au sujet de cette question.

M. W. DOREY: A propos de la proposition concernant le prolongement des sections, nous avons interjeté appel à la Commission des chemins de fer, mais on nous a dit qu'elle n'avait pas juridiction en la matière. Nous demandons maintenant l'insertion de cet alinéa dans le bill dans le but de nous procurer l'avantage d'interjeter un appel pour faire rétablir les sections à la longueur convenable quand nous croyons qu'elles ont été indûment allongées. Imaginez seulement une section de 11 milles de voie double. Il est impossible à trois ou quatre hommes de prendre soin convenablement de sections de cette longueur et de les maintenir sûres pour le public voyageur. Les sections sont aujourd'hui de 7 milles. Figurez-vous que deux hommes partent en wagonnet à bras en hiver pour aller visiter la voie, quand il y a de grands bancs de neige de chaque côté de la voie, et le danger de rencontrer un train à tout moment. C'est là un état de choses qui n'a rien de rassurant pour le public ou pour les cantonniers. En conséquence, nous demandons que l'alinéa reste tel qu'il est dans le bill, de sorte que nous puissions disposer d'un droit d'appel à la Commission des chemins de fer et que nous ayons de cette façon une sauvegarde contre des conditions défavorables; autrement il n'y aura pas de sécurité pour les

employés de chemins de fer ou les voyageurs sur les trains. Nous vous demandons donc de laisser l'alinéa tel qu'il est actuellement.

M. BEST: Je veux ajouter quelques mots d'approbation à ce que vient de dire M. Dorey. M. Chrysler a parlé de la réglementation par les autorités des chemins de fer en cette matière. Sans doute il y a du vrai dans ce qu'il a dit. Je crois que les autorités de la compagnie qui exploitent le chemin de fer devraient être capables, dans une certaine mesure, de déterminer le nombre d'hommes requis pour une section de ligne. En même temps, quiconque connaît la situation des chemins de fer sait qu'à certains moments les considérations d'économie l'emportent sur les conseils de la sûreté, et il en résulte que des hommes sont enlevés à leurs sections quand l'état de la voie demande qu'on les laisse où ils sont. Maintenant, ce n'est pas là affaire de théorie. Nos dires s'appuient sur des faits qui nous sont rapportés de temps à autre par des employés de chemins de fer et sur notre expérience personnelle. On nous a rapporté des cas que nous avons à notre tour portés à la connaissance de la Commission, et l'enquête de la Commission a établi que des accidents ont été occasionnés par l'insuffisance du personnel de la voie et le défaut d'entretien. Les employés de chemins de fer savent que des cas de cette nature se présentent tous les ans et démontrent de la façon la plus positive à ceux qui connaissent le mieux les faits que l'alinéa en question devrait rester dans le texte de la loi. En d'autres termes, il devrait y avoir une autorité qui dise à la compagnie de chemin de fer: " Il vous faut avoir un ou plusieurs hommes sur la voie pour la tenir en parfait état pour la protection des employés et du public voyageur."

Le PRÉSIDENT: Le comité est-il prêt à décider cette question?

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai à peu près la même objection à présenter contre ce paragraphe en attendant que les représentants de la compagnie de chemin de fer soient consultés.

Le paragraphe (h) est laissé tel que rédigé.

Sur le paragraphe (i)—Nombre des employés sur les trains.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai à peu près la même objection à présenter contre ce paragraphe que contre le précédent. Bien que je sois d'avis que la question ne soit pas bien sérieuse, elle peut le devenir. Tout le paragraphe semble nouveau, et semble à peu près le même que le paragraphe (h), se rapportant aux employés de la voie.

M. JOHNSTON, C.R.: Les paragraphes (h), (i) et (j) se rapportent tous au même principe.

M. CHRYSLER, C.R.: Il vaudrait alors mieux les laisser jusqu'à ce que les représentants des compagnies, lesquels sont plus au courant de ces questions que moi, puissent venir.

Les paragraphes (h), (i) et (j) sont laissés en suspens.

Sur le paragraphe (l)—Concernant la sûreté du public et des employés.

M. CHRYSLER, C.R.: La dernière partie de cette clause, suivant le paragraphe "l", devrait former la clause 2. Biffez le mot "et" et commencez la clause par les mots "les ordonnances rendues ou les règlements édictés", etc.

Sur l'article 290—Uniformité du matériel roulant.

M. JOHNSTON, C.R.: Hier, M. Peltier et d'autres membres de la fraternité ont parlé en faveur de la paie semi-mensuelle, et on m'a demandé de rédiger une courte clause obligeant les chemins de fer à étudier la question. J'ai rédigé cette clause, l'article 290a.

Les salaires de toutes les personnes employées dans l'exploitation, le maintien ou l'outillage de tout chemin de fer, auquel le parlement du Canada a accor-

dé une aide sous forme de subvention ou autrement, ou que l'on a déclaré être une entreprise pour l'avantage général du Canada, seront payés au moins semi-mensuellement.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous avez inclus le mot "outillage". C'est plus qu'ils ne demandent.

M. PELTIER: Notre demande se rapporte à tous les employés de chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Vous le limitez aux employés de la compagnie de chemin de fer?

M. JOHNSTON, C.R.: Je n'ai voulu en aucune façon m'éloigner de la rédaction de M. Peltier. J'ai laissé le mot "outillage" parce qu'il se trouvait dans son brouillon.

M. PELTIER: C'est une question si importante et qui intéresse un si grand nombre d'hommes que je crois devoir ajouter un mot. Pour ce qui est de la rédaction de l'article, il vaudrait peut-être mieux la laisser en suspens pour un jour ou deux, afin de donner le temps de l'étudier à fond. Par exemple, il vaudrait mieux avoir un jour fixe, semi-mensuellement, où les hommes sauraient qu'ils vont recevoir leur salaire. Ceci naturellement causerait un peu de tracas aux compagnies de chemins de fer. Nous ne voulons pas demander une chose impossible. On a discuté cette question hier et on a apporté des objections au sujet. Il s'agissait de savoir, si pour la première moitié du mois, la compagnie devait avoir jusqu'au 26 et ne pas payer après cette date, et payer pour la moitié du mois non après le 12; on a prétendu qu'une date devrait être fixée. Si vous fixez la date entre le 15 et le 26, la compagnie paiera quand il lui plaira; les employés et tous les gens d'affaires, dont le commerce dépend en grande partie du salaire de ces hommes, s'en trouveront mieux, pour ce qui est de l'escompte des effets à la banque et autres affaires semblables, si on a une date fixe pour tout le Canada pour le paiement du salaire de ces hommes. Nous ne sommes pas entêtés, mais nous ne voyons pas toujours les choses sous le même jour. Personnellement, la chose m'est égale. Si j'avais droit de vote, je désignerais une date, mais nous devons donner aux compagnies une certaine latitude, autrement nous leur imposons de grandes dépenses, ce qui serait un argument contre le projet.

Le PRÉSIDENT: Ne faites-vous pas disparaître entièrement l'argument contre votre projet si vous laissez de côté le jour fixe?

M. PELTIER: Nous cédons trop aux chemins de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Disons deux fois par mois.

M. PELTIER: Mais à quelles dates?

M. JOHNSTON, C.R.: Vous vous opposez, M. Chrysler, à tout l'article?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui.

M. PELTIER: Les 25 ou 30 chemins de fer des Etats-Unis que l'on a mentionnés hier, paient bi-hebdomadairement et semi-mensuellement et ils ne rencontrent aucune difficulté. Ils paient deux fois par mois, mais vous devez ne pas oublier que peu de pays ont des chemins de fer comme le Transcontinental, allant de l'Atlantique au Pacifique. Il y a quelque temps, le Pacifique-Canadien a transféré son bureau chef de paie à Montréal. Dernièrement, d'après ce que me dit un membre de la Chambre très au courant, on a retourné à l'ancien système; mais même dans le cas de décentralisation, lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer aussi considérable, il sera difficile de payer tous les hommes le même jour. Ils ne peuvent remettre les chèques à tous ces hommes en un jour. Il nous faut donner une certaine latitude, ou nous leur donnons un argument contre le projet.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ne pas fixer une date?

M. PELTIER: Ils peuvent maintenant retarder de deux semaines. Je crois que le Pacifique-Canadien reçoit intérêt sur l'argent ainsi retenu à la banque, un montant de quelque $800,000. C'est là une question sérieuse—laisser l'argent des employés à la banque et en retirer l'intérêt. Si nous accordons un peu de latitude d'abord, nous pourrons ensuite fixer les dates.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que si vous acceptez l'article tel qu'il est rédigé, vous aurez gagné un bon point.

M. PELTIER: Nous obtenons une brique dorée mais les messieurs présents ne se l'imaginent pas. Il nous faudra retourner et dire à 150,000 employés que nous n'avons rien obtenu de tangible.

M. JOHNSTON, C.R.: Mais vous avez quelque chose de tangible.

M. PELTIER: Nous nous en remettrons au comité.

Le PRÉSIDENT: J'ai l'article que vous avez préparé, et la seule différence entre celui que M. Johnston a préparé et l'amendement que vous proposé est la fixation de la date.

L'hon. M. GRAHAM: Ne supposez-vous pas qu'en pratique, pour les affaires de banques et la comptabilité, la compagnie doit nécessairement avoir un jour pour le balancement des comptes, jour qu'elle doit suivre assez strictement, même si on ne fixait pas de date?

M. PELTIER: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Naturellement les compagnies, pour leur propre avantage, leur tenue de livres et l'organisation de leur bureau, doivent avoir un jour de paye.

M. PELTIER: On le croirait, mais elles ne le font pas toujours.

M. BEST: Je crois que l'article que M. Johnston a soumis est satisfaisant, et je ne serais pas en faveur de suivre l'amendement de trop près, bien que je sois en faveur d'un maximum; c'est-à-dire que les salaires des quinze premiers jours du mois de janvier devraient se payer le ou avant le 31 de ce mois, et ceux de la seconde moitié du mois, le ou avant le 15 du mois suivant. Je fais cette déclaration parce que je sais qu'il est impossible aux compagnies, au Pacifique-Canadien par exemple, de recevoir les rapports à Montréal pour les hommes travaillant peut-être sur la rive nord du lac Supérieur, ou au point le plus éloigné du bureau du comptable, ou du bureau-chef, lequel émet les chèques; je suggérerais ceci bien que je sois d'avis que les quinze jours suffisent—c'est-à-dire que les compagnis peuvent très probablement se conformer à cela —je préférerais fixer une limite maximum, ce qui serait, je crois, facile dans ce cas, et serait pour les employés une garantie suffisante que non seulement ils seront payés chaque deux semaines, comme le dit la première partie de l'article, mais aussi qu'ils le seraient dans les quinze jours qui suivent.

L'hon. M. GRAHAM: Permettez-moi une autre question. Nous voulons ce qu'il y a de mieux. Ne croyez-vous pas que les compagnies de chemin de fer doivent avoir un délai de quinze jours entre leurs paiements, en pratique? C'est en réalité ce que vous voulez. Si elles vous font attendre trente jours une fois, elles devront faire suivre l'autre chèque dans quelques jours. Comme questio nde finances, il leur faudra un délai d'un demi-mois entre les paiements, quelles que soient les dates.

M. PELTIER: Nous pouvons probablement leur faire fixer la date.

M. CHRYSLER, C.R.: Je veux laisser cet article en suspens. Nous nous adresserons aux compagnies et nous saurons si elles veulent être entendues.

L'article est laissé en suspens.

Sur l'article 291, statuts, règles et règlements de la compagnie—cette dernière peut édicter des statuts.

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai une note dans laquelle sir Henry Drayton dit que les mots "et subordonnément aux ordonnances et règlements de la Commission", dans la troisième ligne, pourraient être biffés.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que ce serait mieux. Cela donne lieu à de la confusion et il est difficile de dire si un statut est avantageux ou non avant que vous ayez étudié les rapports de la Commission pour voir si les ordonnances suffisent.

M. BLAIR: J'ai une note au même effet. Le commissaire en chef conseille d'enlever ces mots.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois qu'en justice pour tous les intéressés je devrais faire la remarque suivante: si vous biffez ces mots et que les compagnies, par exemple,

aient le pouvoir de passer certains règlements concernant la vitesse avec laquelle on doit faire circuler le matériel roulant sur la voie ferrée, et que la Commission puisse aussi en vertu de la clause 289 émettre des ordonnances et édicter des règlements, il y aura confusion, à moins qu'il soit bien entendu que les règlements de la compagnie sont sujets aux ordonnances ou règlements de la Commission, et malgré l'avis de sir Henry Drayton, je crois que les mots devraient rester.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela m'est à peu près égal. Lorsque vous étudiez le pouvoir de police que donne cet article, je considère cela plus important que tout le reste. Ce sont les clauses "e" et "f", se rapportant à la conduite des gens sur les convois, les débarcadères, et la mauvaise conduite d'employés, ce qui peut arriver bien que ces derniers appartiennent à une classe très élevée de gens. Vous ne voulez pas qu'au milieu de la poursuite on amène l'argument que vous n'avez pas prouvé qu'il n'y a pas d'ordonnance ou de règlement contradictoire de la Commission.

M. JOHNSTON, C.R.: Je puis accepter cela. Nous pouvons laisser les mots "et subordonnément aux ordonnances ou règlements de la Commission, adoptés conformément à l'article 289."

M. BEST: Je désire souligner l'importance de conserver ces mots. L'article 290 souligne, je crois, au comité, l'importance de cette clause. Le point est que les compagnies de chemin de fer, ne peuvent édicter, pour une partie de la voie, des règlements concernant l'exploitation, qui ne s'accorderaient pas avec les règlements concernant l'autre partie, ou un chemin de fer peut passer des règlements concernant l'exploitation qui seraient contraires à ceux qui sont en vigueur sur d'autres voies.

M. JOHNSTON, C.R.: Et subordonnément aux ordonnances et règlements édictés conformément à l'article 289. Ajoutez ces mots après le mot "spéciale" dans la troisième ligne.

L'article est adopté tel qu'amendé.

Sur l'article 294—Les règlements doivent être approuvés par le Gouverneur en conseil.

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai une note de sir Henry Drayton qui dit que les mots "ou qui n'imposent pas d'amendes" devraient être biffés.

M. BLAIR: Oui, c'est juste.

L'article est adopté tel qu'amendé.

Sur l'article 300—Délai pour se conformer.

M. LAWRENCE: Dans notre mémoire, sur l'article 300, nous disons, ajoutez à la fin de l'article, le proviso suivant—

> "Pourvu cependant qu'aucun tel changement ne soit fait ou autorisé sans avis préalable et sans avoir été entendu devant la Commission".

Nous soumettons que dans l'intérêt des employés, il est désirable qu'une ordonnance soit rendue ou un règlement édicté relativement à l'outillage et au maintien ou à l'exploitation sans qu'avis préalable en soit donné et sans que les intéressés soient entendus. Cette question intéresse surtout les employés et ces derniers croient que la Commission ne devrait passer aucun règlement sous ce rapport sans donner avis préalable que la question va venir devant la Commission et que leurs représentants pourront y exposer les faits et soumettre des suggestions.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que toutes les parties intéressées devraient être averties avant qu'un tel changement ait lieu, et qu'elles aient eu l'occasion de présenter leur manière de voir.

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a deux choses, ici. D'abord, ils passent un règlement général sans en donner avis à toutes les parties. Je suppose qu'ils font cela. M. Blair le saura. L'autre serait sur une requête dans un cas particulier. Cela semble le cas où avis devrait être donné.

M. JOHNSTON, C.R.: Après le mot "cas" ajoutez les mots "après audition, sur avis".

M. CHRYSLER, C.R.: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Relativement aux taux, qui affectent une partie de la population, ils doivent être soumis un certain temps avant qu'ils prennent effet, afin de donner aux parties intéressées l'occasion de les étudier.

M. JOHNSTON, C.R.: Ceci ne se rapporte qu'aux appareils et aux mécanismes.

L'hon. M. GRAHAM: Tout employé a à faire avec les appareils et les mécanismes. Si on doit mettre un règlement en vigueur, ce dernier regarde les employés; ne croyez-vous pas qu'avis devrait être donné de la mise en vigueur de tel règlement? C'est là une question grave peut-être et se rapportant à la sûreté et que la Commission devra d'abord étudier.

M. LAWRENCE: Je crois que la suggestion de M. Johnston est juste.

L'article est adopté tel qu'amendé.

Sur l'article 302—Equipement des locomotives.

M. BEST: Nous proposons d'insérer immédiatement après l'article 302 un nouvel article, 302a, qui se lirait comme suit:

> "Toute locomotive doit être pourvue d'un cendrier que l'on peut retirer et vider sans qu'un employé ait à passer sous la locomotive".

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission a le pouvoir d'ordonner cela déjà.

M. BEST: Une ordonnance de la Commission fut rendue en 1912 par feu le commissaire Mabee, à la demande de M. Lawrence et de moi-même; et pour des raisons bien connues de certaines compagnies de chemin de fer, ils ne se sont pas conformés aux exigences de cette loi, et des hommes se traînent sous les locomotives en plein 20e siècle, pendant que d'autres chemins de fer ont depuis 25 ans l'outillage qui fait disparaître la nécessité de se traîner sous les locomotives.

Le PRÉSIDENT: La Commission a le pouvoir de rendre cette ordonnance, n'est-ce pas?

M. BEST: Quelques chemins de fer n'ont pas l'outillage qui relève les hommes de la nécessité de se rendre sous la locomotive, et d'autres n'entretiennent pas l'outillage convenablement, s'ils l'ont. J'ai le rapport d'un accident qui s'est produit à un point quelconque sur le Pacifique-Canadien où un préposé aux cendres, se rendit sous la locomotive dans le but d'enlever les cendres; la locomotive qui n'était pas pourvue de freins à air avança un peu et coupa la main du malheureux. Ceci se passait il y a moins d'un mois. Nous croyons que si la loi des chemins de fer y pourvoyait peut-être que les compagnies y prêteraient plus d'attention qu'à une ordonnance de la Commission. La question que M. Maclean a soulevée hier disant que la Commission n'a pas le pouvoir de poursuites semble d'une importance vitale. Je désire que le comité fasse quelque chose en ce sens. Il semble y avoir désir d'économiser, peut-être nécessité, mais le fait demeure que lorsqu'une locomotive arrive et qu'un appareil de ce genre ne fonctionne pas, il me semble qu'on ne devrait pas lui permettre de repartir avant d'être mise en bon état, et la sûreté des hommes sera gardée.

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission a-t-elle rendu une ordonnance?

M. BEST: Oui, elle a rendu une ordonnance, et cette dernière a été en 1914 étendue pour un autre six mois, à la demande, je crois, du Pacifique-Canadien et du *Canadian Northern*. On leur a accordé un délai jusqu'au 1er juillet 1915. Depuis cette date, naturellement, toute non conformation a été considérée comme une violation de la loi, mais malgré cela les plaintes continuent à arriver; je les ai transmises à la Commission et j'ai un nombre considérable de plaintes; on s'en est occupé de temps à autre

et les rapports ont été aussi variés que les plaintes elles-mêmes; nous en sommes venus au point où il nous faut faire quelque chose pour protéger les hommes, parce qu'ils comprennent qu'on leur en impose.

L'hon. M. GRAHAM: Croyez-vous que le fait d'insérer une stipulation dans la loi apportera le remède voulu? Dans quelle position meilleure seriez-vous s'il était statué dans la loi que toutes les locomotives doivent être pourvues d'un cendrier que l'on pourrait vider sans que l'homme soit forcé de se traîner sous la locomotive qu'avec la Commission possédant le pouvoir de rendre cette ordonnance et l'ayant de fait rendue? Est-ce que la faiblesse de la loi ne se trouve pas dans la non mise en vigueur de l'ordonnance, et non dans l'autorité même?

M. BEST: Cela peut être vrai, mais j'ai trouvé que les dispositions de la loi sont plus respectées que les ordonnances de la Commission. C'est ce que me prouvent mes observations. J'en suis venu à la conclusion que plusieurs dispositions ont été plus respectées et considérées parce que c'était un statut et que la loi imposait une peine dans les cas de violation de ce statut. On a admis qu'il y a certaines peines imposées pour la violation des ordonnances de la Commission, mais ceci nous amène à la question que nous n'avons personne chargé des poursuites, et conséquemment c'était à nous de le faire et comme nous n'avions pas assez d'argent, nous n'avons jamais entrepris de le faire. Mais je dirai franchement que nous y avons pensé très, très sérieusement, et si on ne fait rien nous allons faire un coup d'essai sous peu, si personne n'est chargé des poursuites.

Le PRÉSIDENT: Le comité est-il prêt à décider de la question?

M. CHRYSLER, C.R.: Je demanderais de laisser ceci de côté.

L'article est laissé en suspens.

Sur l'article 305—Place des voitures à voyageurs.

M. BEST: Nous désirons faire ajouter quelque chose.

M. JOHNSTON, C.R.: Traitez-vous ce point dans votre mémoire imprimé?

M. BEST: Le mémoire ne le mentionne pas, parce que la question n'a été soulevée qu'après la soumission du mémoire. On nous a adressé des représentations demandant qu'un amendement soit apporté à la loi à l'effet d'empêcher les compagnies de chemin de fer de placer un chasse-neige à l'arrière d'un convoi à voyageurs et de le mettre en fonction pendant l'hiver. Vous savez que la mise en fonction d'un chasse-neige est une opération mécanique dans laquelle il faut appliquer l'air comprimé à l'auxiliaire sans le chasse-neige à l'arrière du convoi. Cet air provient de l'approvisionnement des tuyaux dans la locomotive et le principe du frein automatique à air est que toute réduction de la pression de l'air dans les tuyaux tend à causer l'application des freins sur le convoi. Dans les circonstances, vous pouvez imaginer ce qui arriverait si on voulait mettre en mouvement un convoi comprenant de 8 à 14 et même 15 voitures à voyageurs, suivies d'un chasse-neige, et l'ébranlement et les soubresauts et le manque de protection des voyageurs. Je crois que la loi des chemins de fer décrète qu'on ne placera aucune voiture à la suite d'un convoi que ce soit un chasse-neige quelconque ou toute autre chose. Si on veut enlever la neige de la voie, on peut se servir d'une locomotive et d'un chasse-neige. Nous sommes certainement d'avis qu'on ne devrait pas permettre d'attacher un chasse-neige à l'arrière d'un convoi à voyageurs dans l'intérêt de la sûreté du public.

Le PRÉSIDENT: Quels mots ajouteriez-vous à l'article?

M. BEST: J'insérerais les mots "ou un chasse-neige quelconque". L'article se lirait alors ainsi:—

> "Dans un train de voyageurs, aucun fourgon à marchandises ou à bois ou aucun chasse-neige quelconque, ne peuvent être placés en arrière d'une voiture à voyageurs dans laquelle se trouvent des voyageurs".

M. HARTT: Dans le cas d'un train formé d'une seule voiture à bagage et d'une voiture à voyageurs, ce qui se voit sur quelques voies courtes, il faudrait un chasse-neige pour nettoyer la voie, autrement ils ne pourraient exploiter cette voie. L'état

dans lequel cette dernière se trouverait présenterait plus de dangers et d'inconvénients pour le public que l'emploie d'un chasse-neige. Ne vaudrait-il pas mieux amender l'article de manière à ce qu'il ne s'applique pas à un train formé de deux wagons? Je connais des lignes courtes avec trains de deux wagons, et un chasse-neige à l'arrière de ce petit convoi n'offrirait aucun danger.

M. Best: A un point de vue économique cela est possible, et la compagnie peut y trouver son avantage, mais la vie des voyageurs d'une voiture est aussi précieuse que celle des voyageurs de douze voitures.

M. Hartt: Mais le danger disparaît presque entièrement lorsque le train ne compte que deux wagons.

M. Best: Le danger que couraient les voyageurs de ces wagons serait aussi grand que s'il y en avait 15. L'inconvénient dont souffrent les employés chargés des freins à air sur la locomotive ne serait pas aussi grave, mais le public voyageur courrait autant de dangers que s'il y avait une demi-douzaine de wagons.

M. Green: Le système d'attacher des chasse-neige à l'arrière des wagons à voyageurs est-il bien répandu?

M. Best: Je ne crois pas que la pratique soit générale, mais on l'a fait dans certains cas et nous voulons obtenir protection.

M. Peltier: Je crois qu'on l'a fait sur certains embranchements dans l'Ouest.

M. Chrysler, C.R.: Qu'est-ce qu'un chasse-neige?

M. Peltier: Vous l'appelez charrue ici.

L'hon. M. Graham: Une des difficultés dans la rédaction d'un bill de ce genre dans lequel on accorde des pouvoirs aussi vastes à la Commission, est que vous en rendez la mise en vigueur plus difficile une fois qu'il devient loi. Par exemple, on propose de dire ici qu'aucune voiture à bagage, à marchandise ou à bois ne sera placée à l'arrière d'une voiture à voyageurs dans laquelle se trouvent des voyageurs. Maintenant on veut ajouter le mot "chasse-neige" à l'article. Plus tard, si quelque chose se fait jour, et que l'article ne le couvre pas en détails, on prétendra que la Commission n'a pas le pouvoir de régler le cas parce qu'il n'est pas spécifié dans la loi. Nous pouvons nous exposer à trop spécifier, ce qui nuirait au bon fonctionnement de la loi. La Commission a presque pouvoir absolu de faire ce qu'elle veut. Maintenant, si nous spécifions trop, on pourrait prétendre que tout ce qui n'est pas spécifié dans la loi ne se trouve pas couvert.

M. Lawrence: Si ce danger existe, ne spécifiez aucun genre de wagons, mais adoptez simplement l'expression "aucune voiture". En réponse à M. Hartt, qui a parlé d'un embranchement sur lequel les convois ne comprennent que quelques wagons, je demanderais quelle est l'utilité d'un chasse-neige si le train peut passer sur la voie sans que la neige soit enlevée. En réalité, il est dangereux d'avoir une telle voiture à l'arrière d'un convoi. Le chasse-neige est quelquefois aussi lourd qu'une locomotive. Figurez-vous l'effet de placer un chasse-neige aussi lourd qu'une locomotive à l'arrière d'une voiture à voyageurs sur une voie d'embranchement. Dans une collision, le chasse-neige passerait à travers la voiture et mettrait cette dernière en pièces.

M. Weithel: Pouvez-vous nommer des cas où des accidents se sont produits sur les petits embranchements?

M. Lawrence: Non; mais nous disons qu'il est aussi dangereux d'y avoir une voiture que d'en avoir plusieurs.

M. Johnston, C.R.: A mon avis, il y a bien des choses inutiles dans cette loi. Un grand nombre d'articles, d'après moi, ne sont pas nécessaires, mais que je n'ai pas voulu biffer lorsque l'on m'a soumis le bill. Maintenant, l'article 289 donne à la Commission le pouvoir de passer des règlements sur un grand nombre de questions. J'approuve le point de vue de M. Best lorsqu'il dit que lorsque la loi décrète une chose d'une manière expresse, la fraternité croit que cela lui donne une sanction

spéciale. Il me semble inutile d'encombrer la loi de maintes dispositions que l'on devrait laisser à la discrétion de la Commission, parce que cette dernière peut s'en occuper de temps à autre, à l'occasion ou lorsque nécessaire, tandis que si vous insérez ces choses d'une manière précise, il y aura embarras lorsqu'il faudra régler des cas spéciaux.

M. PELTIER: Croyez-vous que la Commission a autorité de régler ces cas?

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que cela ne fait aucun doute si les mots signifient quelque chose. Prenez le paragraphe (L) de l'article 289. La commission peut rendre des ordonnances et édicter des règlements:—

> "Concernant généralement la protection des biens et la protection, la sûreté, la commodité et le comfort du public et des employés de la compagnie dans le service et dans l'exploitation des trains ou dans l'emploi des locomotives par ladite compagnie, ou pour les besoins du chemin de fer".

Ceci me semble assez étendue pour couvrir tout.

M. LAWRENCE: Je le crois. Comme vous le dites, bien des choses qui se trouvent dans la loi ne devraient pas y être.

M. JOHNSTON, C.R.: Si la question sur laquelle vous voulez protection se trouve déjà comprise dans la loi, ce serait mauvaise politique de laisser certains de ces articles que couvrent déjà des clauses plus compréhensives.

M. LAWRENCE: Je crois que la question est déjà couverte et personne ne le contestera. Dans ce cas, pourquoi ne pas biffer tout l'article 305.

M. PELTIER: Ne soyez pas trop pressé. L'article est là et s'il ne nuit à personne pourquoi ne pas l'y laisser. Ce dont on se plaint se produit sur les embranchements. Quelquefois une compagnie de chemin de fer a recouru à certaines choses dans le but d'épargner quelques dollars. Mon opinion personnelle est que les organisations sont assez puissantes pour voir à ce que les compagnies ne leur en imposent pas trop. Personnellement, je n'aime pas à demander une loi pour régler une question que nous pouvons régler nous-mêmes. Supposez que vous biffez tout l'article, qu'arriverait-il? Lorsqu'un convoi de voyageurs est séparé en deux, la partie d'avant est généralement confiée à une équipe de convoi à marchandises; cette équipe attache le fourgon à l'arrière parce qu'il leur faudra à la section suivante revenir avec un train de marchandises. Ceci se fait pour l'avantage des employés et de la compagnie et je ne voudrais pas qu'on amendât la loi de manière à défendre cet arrangement. Je préférerais qu'on laissât l'article tel qu'il est. Nous avons le droit de nous adresser à la Commission des chemins de fer et ce corps tient beaucoup du bureau des directeurs d'un chemin de fer; les employés peuvent en tout temps s'adresser à ce corps et protester contre toutes conditions qui mettent en danger la vie des employés et du public.

M. BEST: Dans ces circonstances, je retire ma demande d'amender l'article et qu'il demeure tel qu'il est.

Le paragraphe (L) est adopté.

J'ai une autre suggestion dans le mémoire. On la trouvera à la page 71 des procès-verbaux du comité:—

> "Dans le but d'obtenir une protection adéquate et efficace de toutes les locomotives et de leurs dépendances sur les chemins de fer auxquels la loi s'applique, nous désirons suggérer qu'un nouvel article soit inséré juste après l'article projeté 302-a, comme article 302-b, sous l'en-tête suivant, 'Division de l'inspection des locomotives'. Voir pièce A".

On trouve cela dans les procès-verbaux, à la page 71, 7e ligne. Ce mémoire est très volumineux. Nous l'avons préparé et nous demandons pratiquement l'adoption

de la loi américaine concernant l'inspection des locomotives, tenders et leurs dépendances.

L'hon. M. GRAHAM: C'est la loi de la *Interstate Commerce?*

M. BEST: Oui. La loi originale adoptée en 1910 et 1911 ne visait que l'inspection des chaudières de locomotives et de leurs appareils. Une loi passée plus tard aux Etats-Unis comprend le tender, la locomotive et tous les appareils et place sous le contrôle des inspecteurs en chef nommés en vertu de cette loi concernant l'inspection des locomotives, la direction générale de l'inspection de chaque locomotive, et lorsqu'un inspecteur trouve qu'une locomotive est dans un état qui rend son emploi dangereux et non conforme à certains règlements passés conformément aux dispositions de cette loi, il a l'autorité d'empêcher cette locomotive d'être attachée à un convoi. La compagnie de chemin de fer a droit d'en appeler à l'inspecteur en chef, puis à la *Interstate Commerce Commission,* et il peut se faire que la décision de l'inspecteur de district soit renversée par l'inspecteur en chef ou par la *Interstate Commerce Commission,* mais en attendant qu'elle soit renversée, la décision de l'inspecteur de district, sous la direction duquel les locomotives d'un certain district sont placées, est maintenue, jusqu'à ce que l'appel soit appuyé ou renvoyé. La lecture de ceci serait longue, et je ne crois pas que nous puissions le discuter intelligemment à moins de l'étudier clause par clause, énumérant les raisons qui nous font croire que l'on devrait établir une division de l'inspection des locomotives comme division de la Commission des chemins de fer du Canada.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez mettre cela au dossier afin que la question soit soulevée devant la Commission.

M. BEST: Cela se trouve dans les procès-verbaux. Il se trouve dans la pièce A laquelle est déjà imprimée. Nous n'avons pas le temps de l'étudier en détails, mais je veux convaincre le comité de son importance. La Commission a passé des règlements qui se rapprochent de près de ceux de la *Interstate Commerce Commission* concernant l'inspection des chaudières de locomotives.

Le PRÉSIDENT: L'article est laissé en suspens, de sorte que vous aurez l'occasion de parler.

L'hon. M. GRAHAM: L'étude en serait plus facile si la Commission des chemins de fer nous donnait une copie des règlements qu'elle a passés sous ce rapport. M. Best dit qu'elle a édicté des règlements.

M. BEST: J'en ai une copie ici.

L'article est laissé en suspens.

Sur l'article 311—Renversement de marche.

M. BEST: Nous proposons d'amender cet article en biffant dans les cinquième et sixième lignes les mots, " ou du tender s'il est à l'avant ". Nous croyons qu'il est inutile de placer une personne à l'arrière du tender, comme le demande cet article lorsque la locomotive fait machine en arrière et traverse une voie publique à niveau, parce que sur les locomotives modernes la distance entre la chambre de la locomotive et l'arrière du tender n'est pas plus grande qu'entre cette même chambre et l'avant de la locomotive. Le mécanicien et le chauffeur peuvent de la chambre de la locomotive surveiller tout aussi bien la voie lorsqu'ils vont machine en arrière afin de voir à ce qu'aucune personne ou aucun employé ne soient frappés ou blessés par le train.

L'hon. M. GRAHAM: Il peut se faire que vous ayez en certains endroits d'anciennes locomotives où tel ne serait pas le cas.

M. BEST: Nous avons discuté la question à fonds avec le commissaire en chef lequel a, je crois, reconnu que la chose était inutile. Une des raisons pour laquelle nous avons d'abord soulevé le point est que les compagnies de chemin de fer ont supposé que la clause signifiait qu'il leur était permis de prendre un des préposés à la

locomotive pour le placer à l'arrière du tender, ce qui causait aux hommes beaucoup d'ennuis jusqu'à ce que finalement elles ont nommé un homme chargé de se tenir à l'arrière du tender, par exemple, de la gare Bonaventure, descendant de Turcot à la gare de l'Intercolonial, et à London et à un autre endroit. Nous croyons que ces clauses devraient être biffées, ainsi que les mots semblables de l'article 372; les mots se rapportant aux peines devraient aussi être enlevés.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous avez comparu devant le comité du Conseil, comprenant le ministre de la Justice et celui du Travail?

M. BEST: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Quelle opinion ont-ils exprimée sur la question, vous souvenez-vous?

M. LAWRENCE: Le ministre de la Justice était opposé à l'enlèvement des mots, et comme aucune opinion définie n'a été exprimée, nous pourrions le laisser jusqu'à la fin de la semaine. Je n'exige pas que le comité se prononce maintenant. Je crois qu'il n'est que juste d'attendre le retour du ministre des Chemins de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à l'article tel que rédigé. Il impose une autre obligation aux compagnies de chemins de fer.

M. LAWRENCE: Et il impose une obligation à l'employé. Les règlements demandent qu'un employé de cour se place sur le tender lorsqu'on entre dans la cour, tender en avant, mais nous croyons que sur la voie principale, en dehors de la gare, il est inutile d'y placer un homme; le mécanicien peut faire tout aussi bien sans lui.

M. CHRYSLER, C.R.: Dans un village seulement?

M. LAWRENCE: Lorsqu'il traverse la campagne et arrive à un village, l'homme doit se placer sur le tender, et si la compagnie se conforme à cela, il lui faut un employé supplémentaire. Quelquefois le chauffeur remplit ce devoir et laisse le mécanicien seul dans la chambre. Nous croyons que ceci est plus dangereux que de n'avoir personne sur le tender. Je connais un cas où un homme se rendit sur le tender et lorsqu'on arriva au lieu d'arrêt cet homme était si transi par le froid qu'il ne put se mouvoir et on a dû le transporter. Un homme dans cette condition n'est d'aucune utilité pour les fins de protection. Prenez un chauffeur sur une locomotive. Il peut être couvert de sueurs et s'il doit se rendre à la hâte sur le tender exposé au froid il s'expose gravement.

M. PELTIER: Il vaudrait aussi bien placer un homme sur le chasse-pierres, que d'en placer un à l'arrière du tender d'une locomotive moderne. De l'endroit où il s'assied, le mécanicien peut voir aussi bien.

M. HARTT: Je conviens qu'il peut très bien voir mais il ne peut avertir aussi bien que l'homme placé sur le tender.

M. PELTIER: Il peut lancer un coup de sifflet que l'on peut entendre beaucoup mieux que les cris d'un homme sur le tender si le vent souffle en sens contraire.

Les articles 310 et 311 sont laissés en suspens jusqu'au retour du ministre des Chemins de fer.

L'article 312 est étudié et adopté.

Le comité s'ajourne jusqu'à demain

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 10 mai 1917.

Le comité se réunit à 11 heures a.m.

Le PRÉSIDENT: Je crois que l'on a réservé ce jour pour les commerçants de bois et le *Board of Trade* de Toronto. M. McMaster, C.R. et M. T. Marshall représentent le *Board of Trade* de Toronto. M. McMaster désire présenter certains arguments se rapportant à diverses clauses du bill., Est-ce le désir du comité de l'entendre?

M. A. C. MCMASTER, C.R.: Nous avons quelques questions à soulever relativement à des articles que vous avez déjà traités et à d'autres que vous n'avez pas encore touchés, et j'ai cru que je commencerais par celles qui nous intéressent le plus. Le premier, le traitant aussi brièvement que je voudrais pouvoir parler, est l'article 313. Cet article stipule que la compagnie fournira, selon ses moyens, au lieu de départ et ailleurs, l'accommodation pour diverses choses, tel que le chargement et le déchargement des marchandises et le reste. Le *Board of Trade* croit qu'il y a maintenant certains services, certains privilèges et certaines conditions qu'ils obtiennent et que ne couvrent pas ces articles et qu'on ne peut strictement classifiés comme trafic. Mais il y a des choses tel que le droit de moudre en transit, le droit d'arrêter pour prendre des chargements, le droit à certaines choses de ce genre et ils voudraient que l'on ajoutât un paragraphe à l'article 313, paragraphe (e), lequel se lirait comme suit:—

> Fournir tel autre service se rapportant au transport ou aux affaires d'une compagnie de transport, ou établi par la coutume ou l'usage relativement aux affaires d'une compagnie de transport, comme peut de temps à autre l'ordonner la Commission, et elle doit maintenir et continuer tous les services actuels, à moins que la Commission en ordonne autrement.

Ainsi, même si ces choses n'appartiennent pas techniquement au trafic, ou ne sont pas techniquement expliquées dans la loi, si elles ont été coutumières ou habituelles dans le trafic jusqu'à présent, nous ne voulons pas les faire disparaître, à moins que la Commission en donne l'autorisation et nous désirons faire insérer un paragraphe comme celui que j'ai lu.

M. MACDONELL: Jouissez-vous actuellement de ces privilèges?

M. MCMASTER, C.R.: Ce paragraphe ne vise que des choses dont nous jouissons maintenant, telles que le droit de moudre en transit, et le droit des commerçants de bestiaux d'arrêter un wagon pour compléter le chargement, et maintes choses semblables, avec lesquelles le représentant du *Board of Trade* est plus familier que moi, mais il me dit que c'est là un exemple de ce que nous voulons obtenir.

M. MACLEAN: A-t-on jamais contesté ces droits?

M. MCMASTER, C.R.: Non. Je ne le crois pas.

M. MACLEAN: Mais vous préférez les faire insérer?

M. MCMASTER, C.R.: Nous voulons être sûrs de les conserver.

M. SINCLAIR: Ne sont-ils pas couverts par la loi actuelle?

M. MCMASTER, C.R.: Bien, ces choses sont occasionnelles. Nous ne croyons pas que rien dans cet article ne couvre actuellement le droit de moudre en transit.

M. MACDONELL: Tout est sujet aux ordres de la Commission.

M. McMaster, C.R.: Tout est sujet aux ordres de la Commission et si nous possédons actuellement ce droit, et s'il est coutumier de le faire maintenant, nous ne voulons pas que ce droit soit enlevé sans une ordonnance de la Commission. Nous ne croyons pas que cette proposition soit déraisonnable.

M. Johnston, C.R.: Le seul point est qu'il peut être inutile, parce que l'article 289, lequel se rapporte aux ordonnances et règlements de la Commission relatif à l'exploitation et au matériel, stipule que la Commission peut rendre des ordonnances en général pour la protection, l'accommodation, le confort et la sûreté du public et des employés de la voie dans l'exploitation des trains. Ceci est assez étendu pour couvrir ces droits.

M. McMaster, C.R.: Peut-être, mais cependant il peut se trouver des cas qui ne se rapportent pas à la protection ou au confort.

M. Johnston, C.R.: Où à l'accommodation—je crois que ceci est assez étendu.

Le Président: Le paragraphe " L " de l'article 289 stipule que la Commission peut rendre des ordonnances et édicter des règlements concernant généralement la protection des biens et la protection, la sûreté, la commodité et le confort du public et des employés de la compagnie dans l'exploitation des trains, ou dans l'emploi des locomotives par la dite compagnie ou pour les besoins du chemin de fer.

M. Carvell: Je doute que ce paragraphe couvre le point.

M. McMaster, C.R.: Je crains qu'il ne le couvre pas. L'exploitation des trains et le degré de vitesse de ces derniers, l'accommodation et le confort du public et le reste, peuvent difficilement sembler couvrir quelques-unes des choses que la Commission a à l'esprit. Vous remarquerez que dans cet article nous stipulons que tout ce qui est coutumier et habituel ne sera pas enlevé sans une ordonnance de la Commission. Ainsi, cela va plus loin que le paragraphe du bill. Il préserve les droits que nous avons maintenant sans que nous ayons à nous adresser à la Commission pour en obtenir une ordonnance. D'un autre côté, si la compagnie de chemin de fer veut abandonner une chose qu'elle fait pour nous actuellement, il lui faudra s'adresser à la Commission pour en obtenir une ordonnance. Nous voulons ajouter cette disposition comme sous-article.

M. Maclean (Halifax): Voulez-vous dire pour ce qui est de la monture et du transit?

M. McMaster, C.R.: Nous ne voulons pas préciser toutes les choses qui devraient se faire. Nous proposons que la compagnie doit fournir " tel autre service se rapportant au transport ou aux affaires d'une compagnie de transport, ou établi par la coutume ou l'usage relativement aux affaires d'une compagnie de transport, comme peut de temps à autre l'ordonner la Commission, et elle doit maintenir et continuer tous les services actuels, à moins que la Commission en ordonne autrement ".

M. Maclean: On ne peut s'objecter à l'addition de cet article. La Commission reste libre d'exercer le pouvoir. Si un client de la compagnie de chemin de fer dit qu'il veut quelque chose de ce genre et réussit à prouver à la Commission que sa demande est raisonnable, il obtiendra la permission nécessaire. Cela veut dire simplement qu'il doit trouver quelque chose de nécessaire à son commerce.

Le Président: Est-ce là le seul amendement que vous avez à suggérer?

M. McMaster, C.R.: Oui, à cet article.

M. Chrysler, C.R.: Je serais heureux si le comité voulait bien laisser cet article en suspens comme il a été fait pour un certain nombre d'autres. Le paragraphe que l'on se propose d'ajouter est nouveau et les compagnies de chemin de fer n'en connaissent rien. Je ne suis pas prêt à en faire la discussion en ce moment et je crois que cette disposition devrait être mise à l'étude plus tard après que j'aurais eu le temps de m'entendre avec les compagnies intéressées. Il me semble que cette disposition n'offre rien de déraisonnable mais naturellement je l'entends lire pour la première fois.

La disposition par laquelle on continuerait à suivre la coutume laisse une porte large ouverte à la controverse, et à présent je ne sais pas ce qui pourrait en résulter. M. McMaster dit qu'il n'y a en ce moment aucun malentendu sur ce point. Je crois que l'on peut considérer ces choses comme faisant partie des conditions de transport qui toutes ont été réglées par la Commission dans le bureau. Je ne crois pas qu'il y ait nécessité d'ajouter quelque chose à ces conditions aujourd'hui mais en attendant je demande que les clauses projetées soient laissées en suspens.

M. NESBITT: Je crois que la clause 8 de l'article 313 couvre tous ces points.

M. CHRYSLER, C.R.: Cette clause contient une disposition d'une très large portée.

M. NESBITT: Elle prévoit que la Commission peut édicter des règlements s'appliquant d'une façon générale ou s'appliquant à un chemin de fer en particulier ou à toute partie d'icelui. Il serait impossible de lui donner une portée plus large.

M. MCMASTER, C.R.: La clause dont vous parlez se rapporte à une toute autre question.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que cet article demeure en suspens?

M. MACDONELL: Il ne fait que confirmer ce que les chemins de fer donne actuellement au public. Mon opinion est qu'il devrait demeurer en suspens.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose, M. McMaster?

M. MCMASTER, C.R.: L'article 316. Le *Board of Trade* des chemins de fer ne voit pas pourquoi il devrait y avoir des ententes à l'effet de faire fonds commun en ce pays. Il désire que je fasse remarquer au comité que la *Interstate Commerce Commission* n'a pas le pouvoir de permettre des ententes à l'effet de faire fonds commun, et il ne voit aucune raison pourquoi notre bureau aurait le pouvoir de les permettre. Nous avons étudié attentivement les lois relatives à la *Interstate Commerce Commission* et nous trouvons que les ententes à l'effet de faire fonds commun sont entièrement défendues. On les a généralement considérées comme dangereuses, si dangereuses qu'il ne peut en être question.

M. NESBITT: En ce cas l'entente à l'effet de faire fonds commun se rapporte à la division des taux. (Il lit):

> "Nulle compagnie, sans en avoir obtenu la permission de la Commission, si ce n'est en conformité des dispositions de la présente loi, ne peut, soit directement, soit indirectement, faire fonds commun de ses recettes ou taxes avec les recettes ou taxes d'une autre compagnie de chemin de fer ou d'un voiturier public, ni partager ses gains ou une partie de ses gains avec une autre compagnie de chemin de fer ou un voiturier public, ni être partie à quelque contrat, marché, convention ou coalition pour atteindre ou de nature à atteindre pareil résultat."

M. MCMASTER, C.R.: D'après les lois de la *Interstate Commerce Commission* chaque chemin de fer garde la part des taux qu'il gagne et l'entente à l'effet de faire fonds commun qui pourrait être conclue en vertu de cet article, et à laquelle nous nous objectons serait celle-ci, que si une compagnie de chemin de fer gagne pour le transport de certaines marchandises $30 et l'autre compagnie $100, il y aurait une entente par laquelle chacune recevrait la moitié sans tenir compte de ce que chacune gagne.

M. NESBITT: Peu m'importe comment ils mettent les recettes en fonds commun pourvu qu'ils donnent au public les taux fixés.

M. MCMASTER, C.R.: Je ne crois pas qu'aucune ordonnance n'ait été rendue en vertu de cet article.

M. CARVELL: La mise en fonds commun a été quelquefois pratiqué par les chemins de fer.

M. MCMASTER, C.R.: Si tel est le cas, la chose a été faite sans permission.

Le Président: Savez-vous si des demandes ont été faites sous l'autorité de cet article pour obtenir la permission de mettre les taxes en fonds commun?

M. McMaster, C.R.: Je ne connais aucun cas où permission a été demandée.

Le Président: Vous ne connaissez aucun cas où le public a souffert?

M. McMaster, C.R.: On ne m'a rapporté aucun cas en particulier.

M. Maclean: Y a-t-il quelqu'un de la Commission qui puisse nous dire si les pouvoirs qu'accorde cet article ont été exercés dans le passé?

M. Johnston, C.R.: C'est un article prohibitoire.

M. Maclean: Mais la permission n'a-t-elle jamais été accordée sous l'autorité de cet article?

M. Carvell: Ce que M. McMaster veut c'est qu'on n'accorde pas à la Commission le pouvoir de permettre la mise en fonds commun.

M. Maclean: Mais y a-t-il eu beaucoup de cas où la Commission a exercé ses pouvoirs?

M. Blain: Aucune permission n'a été accordée sous l'autorité de cet article.

M. Chrysler, C.R:. Je ne vois pas que cet article ait le sens que lui donne M. McMaster. Je ne crois pas qu'il soit possible de pratiquer la mise en fonds commun sous forme de partage des recettes autrement que dans la proportion que fixent les tarifs, mais je crois que le terme s'applique au cas de deux voies parallèles, et quand il se trouve parfois nécessaire, à cause de la congestion, ou de l'obstruction de la voie, de transporter les marchandises par un autre chemin. Je crois que ce serait là pratiquer la mise en fonds commun; c'est-à-dire que vous divisez certain trafic, urgent peut-être, sans qu'il soit question de la quantité transportée sur l'autre chemin, à condition qu'il soit adressé au point de destination, et le transport se fait indifféremment en certains endroits par l'un ou l'autre chemin de fer. Je ne sais pas si on ne s'est jamais prévalu de cette disposition mais je ne vois aucun obstacle à l'enlever.

M. Nesbitt: Ce n'est pas du tout ce que j'entends, ou ce que la *Interstate Commerce Commission* entend par " mettre en commun "; pour eux, il s'agit d'un syndicat qui met en commun ses recettes ou qui met en commun ses affaires; ainsi, ils font tous un certain montant d'affaires et les chemins de fer sont supposés tous appartenir à la même catégorie, peut importe quel chemin fait le transport. Les chemins de fer ont une partie du trafic sur un taux de trafic commun. Ce n'est pas ce que veut dire l'article 316. Ce dont je veux parler c'est la mise en commun du trafic qu'un chemin de fer en particulier ou un autre transporte la marchandise.

M. Carvell: Et sans partage des recettes d'après le nombre de milles.

M. Nesbitt: Non.

M. Chrysler, C.R.: C'est ce que je comprends. Au Canada, cela ne s'appliquerait qu'à une petite partie des chemins de fer.

M. Nesbitt: Ils pourraient tous mettre leurs recettes en commun s'ils le voulaient; mais en pratique, ils ne le font pas.

M. Carvell: La loi telle qu'elle est, ils ne pourraient le faire sans la permission de la Commission.

M. Nesbitt: Alors pourquoi biffer l'article?

M. Macdonell: Je ne crois pas que M. McMaster veuille le biffer, l'intention est de lui donner plus de force.

M. Johnston, C.R.: Nous pourrions biffer les mots " sans en avoir obtenu la permission de la Commission " comme M. Carvell le suggère. Il serait ainsi évident que la mise en fonds commun est défendue.

M. McMaster, C.R.: Je veux le rendre semblable à la loi américaine.

M. Carvell: Lorsque la Commission des chemins de fer fut établie, c'était en vue de contrôler l'exploitation des chemins de fer au Canada. Je crois que la Com-

mission a fait un grand bien et je voudrais plutôt augmenter ses pouvoirs que les diminuer. Si on abusait des pouvoirs que confère cet article, la Commission est là pour protéger le public et j'ai assez de confiance en elle pour croire qu'elle le protégerait.

M. NESBITT: M. McMaster a sans doute un mémoire écrit indiquant ce que désire son organisation et il pourrait nous le laisser. Quand nous étudierons cet article nous pourrons prendre ses vues en considération.

M. MCMASTER, C.R.: Je vais laissser un mémorandum. Il se peut que je le rédige de nouveau après la séance de ce matin.

L'article est laissé en suspens.

M. MCMASTER, C.R.: Il y a ensuite les articles 309 et 420 pris ensemble, touchant les précautions à prendre aux passages à niveau. Le *Board of Trade* croit qu'il n'est pas juste qu'un conseil municipal puisse mettre de côté les précautions et que les chemins de fer soient alors relevés de toutes responsabilités au cas où un accident arrive parce qu'on n'a pas pris ces précautions. Par exemple, il semble qu'une municipalité puisse être relevée de la nécessité d'obliger les locomotives à sonner ou à siffler, et la clause 2 de l'article 309 exonère complètement la compagnie de chemin de fer. Quelqu'un devrait être responsable à moins qu'on ne donne au public quelqu'autre protection en remplacement de celle qu'on enlève. Si à ces passages à niveau le long du lac à Toronto, la municipalité n'obligeait pas les locomotives préposées au garage à sonner, il serait regrettable que personne ne fût tenu responsable.

M. NESBITT: Qui devrait être responsable?

M. MCMASTER, C.R.: Ceux qui enlèvent les moyens de protection devraient être forcés d'en substituer d'aussi efficaces ou de protéger le public de quelqu'autre façon. La clause 2 se lit:

> 2. Lorsque le règlement municipal d'une cité ou d'une ville interdit l'emploi du sifflet à vapeur ou des cloches de locomotives au croisement d'une voie dans les limites de cette cité ou de cette ville, ce règlement doit, dans la mesure de l'interdiction qu'il comporte, relever la compagnie et ses employés de l'obligation que le présent article impose.

La Commission croit que cela ne devrait pas être possible à moins que l'on substitue quelqu'autre moyen de protection.

M. MACDONELL: La dernière partie de cette clause est amendée.

M. JOHNSTON, C.R.: Il peut être possible de rencontrer les vues de M. McMaster et aussi d'être en accord avec les suggestions de M. Carvell de donner plus de pouvoirs à la Commission en stipulant qu'un règlement municipal, approuvé par la Commission exonère la compagnie.

M. CARVELL: Nous pouvons faire des lois relatives aux chemins de fer seulement non pas aux municipalités.

L'hon. M. GRAHAM: De fait, y a-t-il eu des accidents?

M. MCMASTER, C.R.: C'est là une nouvelle disposition.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a eu des accidents à Toronto.

M. MACDONELL: Quelle est la raison de cette disposition?

L'hon. M. GRAHAM: De fait, quel motif justifie cette disposition?

M. BLAIN: Y a-t-il des cas où une municipalité a adopté pareil règlement?

M. JOHNSTON, C.R.: Non. En réalité ce n'est qu'une nouvelle refonte de l'article 309 qui se lit comme suit:

> Lorsqu'un train s'approche d'un croisement de voie publique au niveau des rails, il doit faire entendre le sifflet de sa locomotive à une distance de 80

perches au moins avant d'arriver à ce croisement, et de plus sonner la cloche continûment depuis que le sifflet s'est fait entendre jusqu'à ce que la locomotive ait traversé cette voie publique.

La clause 2 de cet article se lit comme suit:

Lorsque le règlement municipal d'une cité ou d'une ville interdit l'emploi du sifflet à vapeur ou des cloches de locomotives au passage d'une traverse dans les limites de cette cité ou de cette ville, ce règlement doit, dans la mesure de l'interdiction qu'il comporte, relever la compagnie et ses employés de l'obligation que le présent article impose.

De sorte que c'est pratiquement le même.

M. Maclean: Tous les citoyens de Rosedale assistaient à la dernière assemblée de la Commission à Toronto et se plaignirent du bruit des sifflets et des cloches et de la fumée. Cela démontre de quelle importance est cet article et combien grande en est la portée et on doit le conserver avec soin. Je voudrais voir les municipalités dans l'impossibilité de se soustraire à leur responsabilité à moins d'avoir au préalable soumis la question à la Commission et obtenu son approbation.

M. Nesbitt: La Commission ne pourrait empêcher une municipalité d'adopter le règlement qu'elle voudrait.

M. Johnston, C.R.: Elle pourrait exonérer le chemin de fer, conditionnellement à l'approbation de la Commission, de la décision de la municipalité.

M. Blain: Je crois que la difficulté vient de ce que les cloches ne fonctionnent pas. Je crois que les compagnies de chemins de fer peuvent difficilement les tenir en bon état.

M. Nesbitt: Vous voulez parler des cloches automatiques. Il s'agit ici des cloches des locomotives.

M. Lawrence: Ceci est un article important pour les gens que je représente, et on a demandé si certaines municipalités avaient adopté pareil règlement. Je sais qu'un tel règlement est en force à Ottawa entre 11 heures p.m. et 7 heures a.m., et les règlements de la compagnie obligent le mécanicien à siffler. On doit siffler et sonner en circulant dans les cours et en passant les passages à niveau. La municipalité d'Ottawa a adopté ce règlement et parce qu'un mécanicien a sonné à ces endroits entre ces heures, il a été traduit en cour de police et réprimandé.

M. Nesbitt: C'est ajouter l'insulte à l'injure.

M. Lawrence: Cela est arrivé dernièrement. Une seconde offense fut ensuite commise et un autre homme fut traduit en cour et condamné à l'amende. Cela est injuste. Nous sommes dans un dilemne. On nous blâme si nous faisons une certaine chose et on nous condamne si nous ne la faisons pas. Ce point en particulier intéresse, je crois, la cité de Toronto. Je me souviens d'un cas où cette ville a demandé à la Commission une ordonnance de ce genre. La cause devait être entendue à Toronto. Je me suis présenté à cette assemblée au nom....

M. Maclean: Vous voulez parler de l'assemblée d'il y a trois semaines?

M. Lawrence: Non, c'était en 1914. Le 11 novembre, je crois, j'assistai à cette assemblée au nom des employés et j'expliquai la situation concernant les règlements. Les règlements du chemin de fer s'appliquant aux employés ont été approuvés par la Commission des chemins de fer. Elle a rendu une ordonnance les approuvant et la Commission dit qu'elle a même force et même effet qu'une loi adoptée par le gouvernement du Canada ou qu'une ordonnance rendue par la Commission. Les règlements disent qu'il doit agir ainsi. Et la cité de Toronto veut que la Commission rende une ordonnance le lui défendant. Je la combattrais naturellement à moins que la municipalité soit rendue responsable de tout accident si la cloche n'est pas sonnée. La de-

mande fut rejetée. La cité de Toronto adopta alors un règlement faisant ce que la Commission lui ordonnait de faire, puis adressa une nouvelle demande à la Commission et elle rendit une ordonnance.

M. CARVELL: Laquelle exonère les employés.

M. LAWRENCE: Laquelle exonère les employés de la compagnie.

M. JOHNSTON, C.R.: Cela ne vous agrée-t-il pas?

M. LAWRENCE: Oui. Pourquoi les employés seraient-ils mis à l'amende pour avoir fait une chose à laquelle une corporation les tient responsables, et pourquoi la municipalité viendrait-elle adopter un règlement disant qu'ils ne doivent pas le faire?

L'hon. M. GRAHAM: Et la Commission approuve les deux.

M. LAWRENCE: Dans le cas de la cité de Toronto, le président de la Commission m'a demandé si je me tiendrais satisfait si Toronto adoptait un règlement, si ce règlement était satisfaisant et si la Commission lançait une ordonnance. J'ai dit oui. Nous sommes libérés de cette responsabilité, et l'ordonnance établit une amende de $10 pour toute infraction au règlement. Si la ville de Toronto veut adopter un règlement ou désire que la Commission lance une ordonnance décrétant que les trains franchiront ces passages (signalés par mon savant ami), sur le bord du lac sans sonner la cloche ou faire crier la sirène, la ville doit être responsable et le blâme ne doit pas retomber sur les employés. Je ne m'occupe pas des compagnies de chemin de fer. M. Chrysler peut s'y intéresser. Elles peuvent se protéger elles-mêmes.

M. MCMASTER, C.R.: Il est un point que je n'ai peut-être pas éclairci. La difficulté est que le malheureux particulier, le citoyen qui se fait tuer ou estropier, peut être privé de ses droits parce qu'il n'y a pas de devoir imputable au chemin de fer, si ce règlement est adopté et si la législation est passée—ce n'est du devoir de personne de voir que la cloche soit sonnée; en conséquence il n'y a pas d'omission de devoir en laissant passer la locomotive sans sonner la cloche, et le citoyen qui se fait écraser peut fort bien ne pas obtenir d'un jury une décision établissant qu'il y a eu négligence de la part de quelqu'un, ou omission de devoir, et il peut être tué, estropié ou blessé sans avoir aucun recours.

M. CARVELL: N'est-il pas vrai que les municipalités s'occupent du bien de ces citoyens?

M. MACLEAN: Ils veulent des choses différentes.

M. NESBITT: Vous n'exigerez pas, si la municipalité adopte un règlement interdisant de sonner une cloche, que les chemins de fer soient mis à l'amende pour ne pas avoir sonné?

M. MCMASTER, C.R.: Non, je suggérerais simplement au comité que cela devrait être permis, si la Commission des chemins de fer a approuvé le règlement, car la Commission peut dire: "Nous approuverons ce règlement si vous placez en cet endroit un signaleur ou une barrière. Nous ne nous occupons pas si les habitants de ces belles maisons aiment ou non entendre siffler; une foule de gens passent ici et nous n'approuverons pas le règlement."

M. MACDONELL: Il devrait y avoir protection.

M. MCMASTER, C.R.: Certainement, il devrait y avoir protection efficace.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai médité pendant que les autres parlaient. Je crois que la solution est simple, et l'objection de M. McMaster me semble avoir bon poids. Il ne devrait pas y avoir de conflit entre un règlement municipal et les obligations d'un chemin de fer et de ses employés dans un cas de cette nature. La loi, comme elle se trouve dans le sous-article "1" devrait être observée à moins que tout d'abord un règlement municipal ne soit adopté décrétant que subordonnément à l'autorisation de la Commission on ne devra pas faire siffler les sirènes ni sonner les cloches en certains endroits, et que la Commission ne devrait pas simplement approuver le règlement,

parce que ce n'est pas là ce qu'il faut, mais lancer une ordonnance conforme au règlement. La Commission ne le fera pas à moins que les passages ne soient protégés.

M. MACDONELL: Je ne crois pas cela suffisant.

M. NESBITT: Je demanderai à M. Chrysler si la municipalité qui adoptera le règlement n'outrepassera pas une ordonnance quelconque de la Commission.

M. CHRYSLER, C.R.: Elle ne le devrait pas. Elle ne devrait pas pouvoir intervenir dans la loi à moins que celle-ci ne fût sanctionnée par la Commission.

M. NESBITT: Je l'admets, mais aurait-elle légalement le pouvoir d'outrepasser une ordonnance de la Commission?

M. MACLEAN: Je crois que ces amendes de justice de paix sont inconstitutionnelles, bien que je ne sois pas avocat.

M. NESBITT: Vous êtes fort sur la question d'inconstitutionnalité.

M. CARVELL: Je crains que M. Maclean n'ait des résidents qui s'opposent au sonnage des cloches.

M. MACLEAN: Je veux simplement ce qui est juste. Nous déléguons certains pouvoirs, non pas à l'autorité municipale, mais à la Commission des chemins de fer, et rien, dans cette délégation de pouvoirs, ne devrait élaguer les droits publics. Ici, nous confions les droits du public aux soins d'un conseil municipal, ce qu'à mon avis nous n'avons jamais eu l'intention de faire.

L'hon. M. GRAHAM: Comme question de fait, une foule de gens sont ennuyés par les cloches?

M. MACLEAN: Tout Rosedale est en révolte contre elles.

L'hon. M. GRAHAM: C'est possible. Malheureusement une foule de gens s'opposent à des choses contre lesquelles ils ne devraient pas se rebeller.

M. CHRYSLER, C.R.: S'il s'agit de faire siffler des sirènes sur l'Esplanade de Toronto, cela peut constituer un ennui intolérable pour une foule de gens dans la partie basse de la ville, mais il n'y a pas de raison pour laquelle on doive l'interdire si les passages doivent être protégés. Mais ce qu'on propose est d'appliquer la chose à une ligne ferrée d'un mille et demi de longueur qui sera élevée et n'aura pas de passages où le sifflement des sirènes et la sonnerie des cloches forment une protection que vous pouvez abolir en toute sûreté, mais c'est ce que la Commission devrait juger.

M. MACLEAN: La Commission, et non pas le conseil municipal, devrait en juger.

L'hon. M. GRAHAM: La sécurité publique doit être considérée avant toute autre chose, et s'il est nécessaire, pour protéger le public, de faire siffler les sirènes et sonner les cloches, je demande que ce soit fait coûte que coûte. En même temps, le Parlement doit retenir son autorité sur toutes ces choses et sur la Commission, quoi que fassent les municipalités.

M. CARVELL: D'après les dispositions, le pouvoir entier est conféré à un conseil municipal dans le cas actuel. Il semble que si le règlement du conseil municipal est approuvé par la Commission des chemins de fer, la compagnie ferroviaire et ses employés n'ont donc plus de responsabilité. Je voudrais avoir l'avis de M. Chrysler sur ce point. Cela ne confie pas le soin de légiférer au conseil municipal, mais à la Commission des chemins de fer.

M. MACLEAN: M. Johnston a suggéré une modification de rédaction qui remédierait à ce qui semble mauvais.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Chrysler n'admet pas ma suggestion d'ajouter, après le mot "règlement" deuxième ligne, page 193 les mots: "semblable règlement advenant et sur l'approbation de la Commission établira, dans la portée de la disposition," etc. M. Chrysler croit que la Commission devrait donner une ordonnance confirmative.

M. CARVELL: Je suis aussi de cet avis.

M. JOHNSTON, C.R.: Il n'est pas difficile de rédiger une phrase convenable si le comité le désire.

M. MACDONELL: La seule chose que je veuille faire valoir est conforme aux remarques de M. Graham, comme je les comprends. Nous enlevons ici des sauvegardes que nous possédions de temps immémorial en des endroits où elles étaient nécessaires, c'est-à-dire dans des districts de population dense, et il me semble que si nous libérons le chemin de fer des sifflements de sirène et de toutes les précautions qui sont prévues ci-contre, il nous faudra leur substituer quelque disposition sans laisser la chose "comme la Commission la jugera nécessaire". Je crois que nous devrions accentuer dans notre législation l'établissement de quelque juste disposition touchant la protection; pour remplacer la protection actuelle, sans laisser à la Commission le soin de dire ce que ce sera. Je doute beaucoup que nous devions laisser à la Commission le soin de dire quelle protection doit être donnée ou non. Nous devrions définir dans le présent bill qu'il y aura quelqu'autre protection pour le public.

M. CARVELL: Qui en connaîtrait autant sur la question que la Commission des chemins de fer?

M. MACLEAN: Elle est là pour cela.

M. CARVELL: Il n'y a au Canada ni ville ni village pour lesquels la Commission n'ait pas établi quelque règlement. Dans mon propre petit village du Nouveau-Brunswick, la Commission a fait certains règlements qui fonctionnent admirablement bien.

M. MACLEAN: Je consens à donner ce pouvoir à la Commission, mais non pas au conseil municipal. Je crois que M. Johnston a rédigé un amendement qui donnera le remède voulu.

Le PRÉSIDENT: Il est donc compris par le comité que M. Johnston préparera un amendement à l'article 420 et le soumettra bientôt.

M. NESBITT: Et à l'article 309.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à soumettre, monsieur McMaster? Je comprends que d'autres messieurs désirent faire des représentations au comité.

M. MCMASTER, C.R.: Il y a quelques autres clauses que je désire faire modifier. Nous désirons faire disparaître le mot "nouveaux" dans l'article 194.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article a déjà été adopté, mais M. McMaster désire y revenir pour faire enlever le mot "nouveaux".

M. MCMASTER, C.R.: Je parle du sous-article 4 de l'article 194. Nous ne voyons pas pourquoi le sous-article serait limité aux "nouveaux" chemins de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Ces articles sont là pour permettre à la Commission d'empêcher le doublement des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que soit enlevé le mot "nouveaux" dans le sous-article 4?

M. MACDONELL: Attendez un instant; voyons ce qu'il signifie.

L'hon. M. GRAHAM: Ceci permettrait à la Commission de prendre toute ligne existante là où il y a dédoublement. Ne serait-ce pas aller au devant de la législation que le gouvernement peut méditer comme solution de la difficulté des chemins de fer?

M. MCMASTER, C.R.: Nous avons cru que puisque les vieux réseaux doublaient les lignes—cela peut arriver tout aussi bien à un vieux réseau qu'à un neuf—le mot "nouveaux" devrait être biffé. Nous avons cru qu'il était improbable qu'il y eût de nouveaux chemins de fer dans un avenir rapproché, et la clause ne rend pas grand service actuellement, à moins de l'appliquer à tous les chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Si vous allez dans l'Ouest, vous corrigerez votre avis sur l'utilité des nouveaux chemins de fer.

M. CHRYSLER, C.R.: Selon cette proposition, vous pourriez prendre l'un des chemins de fer, ou deux d'entre eux entre Whitby et Deseronto, et détruire le prix des valeurs qui en découlent.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne crois que cela vous soit possible, car la rédaction de l'article dit: "Lorsque le tracé projeté."

L'hon. M. GRAHAM: Ceci confierait le lancement du programme à la Commission, plutôt que l'application du principe.

M. NESBITT: Nous ne devrions pas enlever le principe aux soins du gouvernement.

L'hon. M. GRAHAM: La Commission des chemins de fer n'a pas plus le droit de créer un principe qu'un juge n'a de créer un statut. Le juge est là pour interpréter un statut adopté par le Parlement, et la Commission existe pour appliquer un principe que le Parlement a arrêté.

M. SINCLAIR: Le langage du bill signifie-t-il qu'un grand réseau comme le Grand-Tronc pourra construire un nouveau chemin de fer doublant sa ligne actuelle?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais la Commission a maintenant pouvoir de l'empêcher.

M. MCMASTER, C.R.: Je ne le crois pas. Puis-je me faire comprendre un peu plus clairement? Je n'entends pas qu'un ancien chemin de fer, tel qu'il existe actuellement, pourrait être pris. Je voulais dire que lorsqu'un ancien réseau veut doubler sa ligne, la loi doit s'appliquer tout autant que s'il s'agissait d'un réseau nouvellement constitué en corporation. Ceci ne dit pas "un nouvelle portion de chemin de fer", mais "un nouveau chemin de fer". C'est là le point obscur. Puis, dans le sous-article 5, vous avez le même langage que la Commission peut, dans le cas de deux nouveaux réseaux ou plus, donner ordre pour l'emploi conjoint des voies.

L'hon. M. GRAHAM: J'ignore l'effet légal de ce langage, mais cela n'a pas pour moi le même sens que pour M. McMaster. Je comprends qu'un nouveau réseau est un nouveau réseau, quels que soient le mode et le lieu de son projet; ce n'est pas une "nouvelle compagnie de chemin de fer" mais un "nouveau chemin de fer". Si le Grand-Tronc devait prolonger sa ligne, ce prolongement serait un nouveau chemin de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Si vous consultez la définition du mot "chemin de fer", vous verrez si c'est très bien (lisant):

> "Chemin de fer signifie tout chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire ou à exploiter, et comprend tous embranchements et prolongements, toutes voies de garage et d'évitement, toutes gares et stations, tous dépôts, tous quais, tout matériel roulant, tout équipement, toutes fournitures, tous biens meubles ou immeubles, et tous ouvrages qui en dépendent, et aussi tout pont de chemin de fer, tout tunnel ou toute autre construction que la compagnie est autorisée à ériger".

M. MACDONELL: Quel est le but de mettre le mot "nouveaux"? Il faudra cent jurés pour résoudre cette question.

L'hon. M. GRAHAM: La clause interprétative devrait arrêter la Commission à une décision entre les lignes nouvelles et non pas quant à des lignes déjà établies.

M. MACDONELL: Il n'y a pas dans la clause d'interprétation de définition sur ce qu'est un nouveau chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: C'en sera un qui n'a pas déjà existé.

M. CARVELL: Tout embranchement neuf, toute ligne nouvelle, tout ce qui est nouveau.

M. SINCLAIR: Cela ne peut pas s'appliquer à un vieux réseau.

M. MACDONELL: Je crois qu'il y aura grande confusion si on laisse le mot "nouveaux", car il est inutile.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une disposition nouvelle, elle donne, relativement aux chemins de fer nouveaux, certains pouvoirs qui n'existent pas quant aux anciens réseaux.

M. MACLEAN: Si vous enlevez le mot "nouveau" vous donnez à la Commission le pouvoir de fusionner et de coordonner chaque chemin de fer du Canada; ne serait-ce pas là l'effet de la clause?

M. CARVELL: Non, car le mot "projeté" s'y trouve.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne crois pas que M. McMaster insiste beaucoup là-dessus.

Le sous-article est laissé en suspens.

M. McMASTER, C.R.: Je ne prendrai pas l'article 202 et tous articles relatifs à l'acquisition de terrain. Nous avons eu à Toronto certaines difficultés touchant le dépôt des plans et levés et l'attachement indéfini des terrains, et nous voulons quelque disposition pour empêcher un attachement indéfini de terrain, comme il s'est produit pour la gare centrale, après l'incendie, dans la ville en question. Cette propriété a été attachée depuis six ou sept ans, et nous voulons une disposition disant que lorsque les plans et cahiers de profils sont inscrits contre le terrain d'un particulier, il doit y avoir une limite ou durée définie dans laquelle la compagnie de chemin de fer doit acquérir le terrain ou décider ne ne pas l'acquérir. La limite devrait être raisonnable.

M. MACLEAN: Quelle durée suggérez-vous?

M. McMASTER, C.R.: Je n'ai pas songé à suggérer une durée quelconque au comité.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 229 prévoit l'empêchement des retards.

M. McMASTER, C.R.: L'article 222 n'est pas satisfaisant; j'ignore le 229; mais la clause 222 dit que si la propriété n'est pas acquise dans l'année—le sous-article 2 de l'article 222 dit:

> "La date du dépôt du plan, du profil et du livre de renvoi au bureau du registraire des titres doit être la date relativement à laquelle cette indemnité ou ces dommages-intérêts sont déterminés. Néanmoins, si la compagnie n'acquiert pas effectivement un titre à ces terrains durant l'année qui suit la date de ce dépôt, la date de cette acquisition sera celle relativement à laquelle l'indemnité ou les dommages-intérêts doivent se déterminer".

Ceci semble indiquer qu'un réseau peut fort bien retenir la propriété d'un particulier pendant plus d'un an.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons là une autre clause sur le même sujet.

M. MACDONELL: Mais il n'y a rien de défini, et il se peut que la valeur du terrain ait diminué durant l'intervalle qui s'est écoulé entre le dépôt du plan et le moment où la compagnie dit au particulier qu'elle ne prend pas le terrain. La clause dit: "Néanmoins si la compagnie n'acquiert pas effectivement un titre à ces terrains durant l'année qui suit la date de ce dépôt, la date de cette acquisition sera celle relativement à laquelle l'indemnité ou les dommages-intérêts doivent se déterminer". Cette date peut être deux ou trois ans après le dépôt des plans.

M. JOHNSTON, C.R.: Cette clause est sujette à discussion, M. McMaster.

L'hon. M. GRAHAM: Deux points sont en jeu dans cet article. L'un, que la propriété peut être dépréciée durant l'intervalle, l'autre qu'elle peut prendre de la valeur.

M. McMASTER, C.R.: Le simple fait que le chemin de fer devait prendre le terrain peut diminuer sa valeur.

L'hon. M. GRAHAM: Mais le propriétaire du terrain recevrait le prix supérieur coté lors de l'avis, en tout cas.

M. McMASTER, C.R.: Cependant, ne serait-il pas juste de dire que le chemin de fer doit prendre le terrain dans certain intervalle? Cela l'amènerait à bien peser la question avant de "coller" un plan sur la propriété d'un particulier et peut-être en réduire la valeur. Qu'il décide tout d'abord s'il veut le terrain, puis si jamais il place le plan

sur l'immeuble, je suggérerais qu'il soit tenu de l'acquérir, et ne pas être en posture de pouvoir plus tard se présenter et dire qu'il n'en veut pas.

M. MACLEAN: Que penseriez-vous d'une année?

M. MCMASTER: Je crois que cela ne serait pas injuste—quelque chose comme cela.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais attirer votre attention sur ceci que la matinée était réservée pour les industriels forestiers; si leurs représentants sont ici, il nous faudra les entendre. Y a-t-il plusieurs autres clauses auxquelles vous désirez donner votre attention, M. McMaster?

M. MCMASTER: Il est une seule autre clause sur laquelle je désirerais parler aujourd'hui, et peut-être pourrai-je aussi faire mes représentations sur les autres clauses dont je parle; je serai plus concis si j'ai l'occasion d'écrire mes remarques, bien que je puisse demander permission de discuter demain une ou deux clauses, si je dois revenir devant le comité.

Maintenant, sur l'article 358—Le bureau est fortement opposé à cette clause qui place le trafic fluvial sous le pouvoir de la Commission des chemins de fer. On veut la libre concurrence. Nous demandons que la concurrence fluviale soit aussi libre et inentravée qu'elle l'est aujourd'hui, et nous ne croyons pas que les règlements qui s'appliquent aux chemins de fer devraient s'appliquer aux compagnies de navigation à vapeur, et encore moins aux navires d'aventure.

Le PRÉSIDENT: Vous croyez qu'ils ne devraient pas être assujettis à un règlement quelconque.

M. MCMASTER: Oui; ils ne devraient pas tomber sous l'empire de ces règlements. Nous prétendons qu'ils devraient être parfaitement libres de faire ce qu'ils veulent quant aux tarifs et quant à leur destination.

M. NESBITT: Votre idée est qu'ils devraient être libres d'établir des tarifs aussi bas qu'ils le veulent.

M. MCMASTER, C.R.: Ce que nous demandons est que les expéditeurs puissent, s'ils le désirent, noliser un navire aventurier qui peut aller dans tout l'univers, partout où il veut, transportant les marchandises au taux qu'il veut, sans aucun règlement de la Commission des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Quelle serait la portée de la disposition, sur un navire d'aventure?

M. MCMASTER: On a placé tout le trafic des vapeurs sous la juridiction de la Commission. Nous ne voulons pas de tarif sur les eaux intérieures.

M. MACLEAN: Supposons qu'une compagnie de chemin de fer se lance dans la navigation?

M. MCMASTER, C.R.: C'est différent. Je laisse cette partie-là. Je ne m'oppose qu'à la dernière partie de l'article. Nous voulons que tout trafic porté par eau, par un chemin de fer qui possède des lignes de vapeurs, soit assujetti à la loi, parce que telle a été la situation jusqu'ici. Nous nous opposons à la fin de l'article.

Le PRÉSIDENT: Pour quelle raison voulez-vous que les bateaux appartenant à des chemins de fer soient assujettis à la loi, et non pas les autres?

M. MCMASTER, C.R.: Pour cela même que le gouvernement des Etats-Unis a interdit aux chemins de fer de posséder des lignes de bateaux à vapeur et de créer ainsi un monopole pour le trafic terrien.

Le PRÉSIDENT: Les navires des eaux intérieures des Etats-Unis sont sous contrôle.

M. MCMASTER, C.R.: On a interdit là-bas aux chemins de fer de posséder des lignes de navigations.

Le PRÉSIDENT: Les navires des eaux intérieures des Etats-Unis sont sous contrôle, n'est-ce pas?

M. McMASTER, C.R.: Je n'en suis pas certain. Ils l'étaient quand ils appartenaient aux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Ils sont aujourd'hui sous contrôle.

L'hon. M. GRAHAM: L'une des raisons de placer les lignes de navigation dépendant des compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission, est d'amener le tarif entier sous un même contrôle. Une compagnie de chemin de fer peut établir un tarif très réduit jusqu'à certain point de concurrence, et augmenter ses taux sur ses lignes de navigation pour compenser les pertes venant du tarif ferroviaire.

M. NESBITT: Nous voulons atteindre des sociétés comme le Pacifique-Canadien, qui expédie par rail et par eau.

M. McMASTER, C.R.: Nous combattons la dernière partie re l'article seulement.

M. NESBITT (lisant):

> "Et les dispositions de la présente loi relatives aux taxes, tarifs et tarifs communs, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent à tout trafic effectué par un voiturier par eau, d'un port ou d'un endroit du Canada à un autre port ou à un autre endroit du Canada."

Nous donnons une certaine part d'autorité à la Commission. Je ne crois pas que la Commission interviendrait quant à un navire d'aventure.

M. McMASTER, C.R.: Le *Board of Trade* croit que la navigation devrait être laissée aussi libre que possible. Ses membres ont eu des consultations et des discussions sur ce point et j'ai mission de dire qu'ils sont très désireux d'obtenir que la dernière partie de l'article ne soit pas appliquée.

M. SINCLAIR: La question est qu'il est possible de réglementer les aventuriers. Ainsi, si la Commission devait s'occuper du transport du blé entre Montréal et Liverpool, les aventuriers n'iraient pas par cette route, ils iraient dans la République Argentine ou autre partie de l'univers, car les aventuriers ont tout le globe comme champ d'action, et ils vont là où les tarifs les plus élevés sont en vogue. Vous chasseriez le navire d'aventure loin de nos ports.

M. McMASTER, C.R.: Le *Board of Trade* de Montréal est dans la même posture que nous. Il s'oppose fortement à cette clause.

M. SINCLAIR: Vous ne pouvez pas le faire.

Le PRÉSIDENT: C'est votre avis que le gouvernement devrait continuer à construire des canaux, des quais et des bassins, à draguer les rivières et à faire tout son possible pour la navigation et que les lignes de navigation fussent alors parfaitement libres d'imposer les tarifs qu'elles voudraient et d'arrêter dans les ports qu'elles choisiraient.

M. McMASTER, C.R.: Nous sommes les expéditeurs. Nous croyons que nous pouvons avoir un service moins cher en l'absence de cette disposition. Nous sommes expéditeurs, manufacturiers, marchands et autres expéditeurs.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas l'intention de parler pour tous les manufacturiers. Je connais des manufacturiers qui désirent cette législation.

M. McMASTER, C.R.: Je parle seulement pour le *Board of Trade,* qui croit obtenir des tarifs moins élevés sans cette disposition. Il peut avoir tort.

L'hon. M. GRAHAM: Comme question de fait, nous ne pouvons pas contrôler la navigation océanique par la loi. Nous ne pouvons la contrôler que sur entente avec les autorités d'outre-mer. Ceci a été longuement discuté. Le présent article ne peut s'appliquer qu'aux eaux intérieures. Voici ce que pense M. McMaster: Il arrive souvent, monsieur le Président, qu'un aventurier manque de cargaison. Il aura une cargaison pour l'aller jusqu'à certain port, voyage "d'arrachée" comme on l'appelle.

Il voudra prendre une cargaison de retour pour un autre port, à très bon marché. S'il est soumis à la Commission des chemins de fer, cette Commission a non seulement le droit de fixer le tarif et de dire: "Vous ne demanderez pas plus que cela", mais elle peut dire aussi: "Vous ne demanderez pas moins que cela". En conséquence l'aventurier ne peut pas transporter sa cargaison à tarif réduit, car il enfreindrait l'ordonnance de la Commission.

Le PRÉSIDENT: S'il est vrai que la Commission peut faire ce que suggère M. Graham, il est vrai, aussi, que si elle devait fixer un tarif maximum au-dessus duquel un navire ne pourrait pas charger, le navire pourrait, selon la présente disposition, faire tout arrangement qu'il désirerait au-dessous du tarif maximum.

M. SINCLAIR: Je n'admets pas que cette clause touche le trafic intérieur seulement. Elle touche entre autres le trafic entre la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Ecosse. Dans la ville que j'habite, on apporte du bois de la Colombie-Britannique par le canal de Panama pour la manufacture des wagons à New-Glasgow; et cela signifie un trafic océanique d'un point du Canada à un autre point du Canada.

Le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas bien que M. McMaster soumît son avis au comité sous forme définitive et par écrit?

M. MACLEAN: La communication du *Board of Trade* de Montréal, en date du 28 avril 1917, prend la même attitude que le *Board of Trade* de Toronto sur cette question.

Le PRÉSIDENT: M. McMaster, vous ne représentez que le conseil du *Board of Trade* de Toronto, non pas le *Board* entier?

M. MCMASTER, C.R.: Je représente le conseil. Il n'y a pas eu d'assemblée plénière.

M. MACLEAN: Voici l'attitude du *Board of Trade* de Montréal (lisant):

> "Le conseil est d'avis qu'il est inopportun d'appliquer les dispositions de la Loi des chemins de fer sur les taux, les tarifs et les tarifs communs du fret transporté par eau entre des ports du Canada. Plusieurs raisons portent le Conseil à croire la chose inopportune, la principale est que l'on croit fortement que la juridiction de la Commission des chemins de fer tendrait à limiter la concurrence entre les transporteurs par eau et les chemins de fer."

Puis la lettre parle de l'emplacement de Montréal relativement à la navigation. C'est là un sujet très important, et j'aimerais que la clause fût suspendue pour étude supplémentaire.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a la différence suivante entre les chemins de fer et les lignes de navigation indépendantes: toute personne ou compagnie qui a assez d'argent peut construire un navire; mais il n'y a qu'un nombre limité de chemins de fer.

M. MACLEAN: Cependant rien n'a été si entravé que nos lignes de navigation. Les petits bateaux et les petites lignes ont été chassés par quelqu'un.

M. MACDONELL: C'est là une disposition nouvelle, M. Johnston. Quel en est le mobile?

M. JOHNSTON, C.R.: La dernière partie de la clause seulement est nouvelle. Elle place sous la juridiction de la Commission tous les tarifs des transporteurs par eau.

M. MACLEAN: Elle n'a pas besoin d'exercer ses pouvoirs, n'est-ce pas?

M. JOHNSTON, C.R.: Pas nécessairement.

M. MACLEAN: C'est une clause de protection. J'aime les deux côtés de la teneur. Elle semble par son langage être une clause de protection. Je crois que le bill devrait être suspendu.

M. NESBITT: Il semble, M. le Président, que M. McMaster veut faire biffer la dernière partie.

M. MCMASTER, C.R.: Il est un certain nombre d'autres sujets que je désirais présenter. Ainsi l'article 357, touchant les taxes. C'est un autre sujet.

ANNEXE No 2

M. Carvell: Si les industriels forestiers sont ici par invitation, il vaudrait mieux les entendre.

Le Président: Les forestiers sont ici et nous avons conclu de les entendre.

M. McMaster, C.R.: Je serai ici demain.

Le Président: Nous allons maintenant prendre la cause des forestiers.

M. Hawkins: Les représentations des industriels forestiers sont comprises dans la copie d'une résolution adoptée à notre dernière réunion annuelle, et que vous avez en mains, page 29.

Le Président: Si vous me le permettez je vais lire deux communications relatives à cette question.

L'Association protectrice des forêts de Québec,

Québec, 25 avril 1917.

Au greffier du
Comité des chemins de fer,
Ottawa.

Monsieur,—L'Association protectrice des forêts de Québec, constituant une fédération de toutes les associations protectrices des forêts de la province de Québec, a l'honneur de soumettre au comité des chemins de fer la nécessité de placer sous le contrôle de la Commission des chemins de fer toutes les lignes de chemin de fer administrées par le gouvernement fédéral, ainsi que toutes les lignes privées, dépendant de lettres patentes fédérales ou provinciales.

La présente requête a pour objet d'obtenir une patrouille efficace sur ces lignes, car là où elles passent dans nos terres forestières, elles constituent une menace sérieuse; et c'est seulement par un contrôle efficace que les feux de forêts, qui sont si désastreux pour le bien de la province, peuvent être évités.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) PAUL G. OWEN,
Secrétaire honoraire.

Lors de la séance des industriels forestiers, le 6 février 1917, John Donogh, appuyé par A. H. Campbell, a proposé:

Attendu que, comme la presse publique l'a fait entendre, la codification ou la révision de la Loi des Chemins de fer doit être étudiée lorsque le parlement se réunira, la *Canadian Lumbermen's Association,* réunie en assemblée annuelle le 6 février 1917, confirme la conduite antérieurement adoptée sur cette question, savoir:

Que cette association coopère avec l'Association des manufacturiers canadiens et appuie la résolution adressée par cette dernière au ministre des Chemins de fer et Canaux touchant la modification projetée de la Loi des Chemins de fer; et que la question soit laissée à l'exécutif de l'Association.—Adopté.

A cette époque votre comité des transports avait soumis la communication suivante:

"Tout tarif spécial de fret d'une compagnie de transport (sujet à sa juridiction) qui pourra ci-après être déposé devant la Commission des chemins de fer et auquel opposition sera faite par une personne ou compagnie ou tout autre intéressé qui fera une protestation en règle, soit avant, soit après la date effective indiquée en icelui contre l'adoption dudit tarif, sera, à la discrétion de la

Commission, désavoué pendant la durée que déterminera la Commission après avoir entendu la preuve pour ou contre l'adoption dudit tarif: La Commission pourra de son propre aveu, sans protêt ou plainte de la part de tiers, désavouer un semblable tarif ou toute partie d'icelui, avec ou sans audition de la preuve pour ou contre.

Dans tout tarif spécial dont les taux sont augmentés, le fardeau de la preuve de:

(*a*) que les taux anciens sont insuffisants, dissatisfaisants et, ou, impraticables;

(*b*) qu'un revenu de fret plus fort est exigé et nécessaire, et les raisons qui le motivent;

retombera sur la ou les compagnies de transport ou leurs représentants qui produisent ces tarifs.

" En sus de ce qui précède, notre comité des transports recommande que la Loi des Chemins de fer devrait contenir une disposition disant que les frais d'exploitation du transport seront indiqués séparément des frais de voyageurs et autres d'exploitation. Ceci devrait être simple, car les recettes de chaque catégorie de service ferroviaire sont indiquées séparément.

M. Hawkins: Notre posture est assez bien étayée par la résolution que vous venez de lire; je dirai donc simplement à son appui qu'au moment actuel les soldeurs n'ont aucun recours. Subordonnément à la loi actuelle, les chemins de fer peuvent produire des tarifs augmentant les taux, les appliquer aux dispositions de la loi, et fixer certain jour où les tarifs entreront en vigueur. Nous pouvons protester mais nous n'avons aucun recours. Dans le cours ordinaire des choses, le tarif entre en vigueur et le public expéditeur se trouve alors placé en face de la nécessité de prouver que ces tarifs ne devraient pas être appliqués. Nous soumettons que cela est une posture tout à fait fausse. Si les chemins de fer demandent une augmentation générale dans les taux, ils doivent être en mesure de prouver que ces taux sont raisonnables.

M. Maclean: J'admets cela. N'y avait-il pas l'autre jour un cas où la Commission a arrêté la mise en vigueur de quelque tarif qu'on venait de produire? Combien souvent cela se produit-il?

M. Hawkins: On l'a fait.

M. Maclean: Vous dites que la Commission n'a pas le pouvoir de protéger l'expéditeur sous ce rapport?

M. Hawkins: La coutume est qu'on a laissé des tarifs entrer en vigueur sans entendre le public.

M. Sinclair: Dites-vous que cela s'applique à tous les taux, ou simplement au bois?

M. Hawkins: Au bois et surtout aux taux de tarifs. De cette façon on peut déposer un tarif à la Commission et conformer les dispositions voulues à la loi quant à la date d'entrée en vigueur, mais si nous avons un protêt à faire, nous sommes appelés et mis en posture de prouver à la Commission que ces taux ne devraient pas être maintenus.

M. Maclean: Entre temps il vous faut payer l'augmentation proposée.

M. Hawkins: Il faut payer le taux augmenté dès que le tarif entre en vigueur.

Le Président: Les articles 323 et 331 sont ceux dont parle M. Hawkins.

L'hon. M. Graham: Supposons que vous soyez appelé et que vous vous opposiez au tarif. Est-ce que le chemin de fer, comme question de pratique en contrepreuve, n'aurait pas à établir pourquoi le tarif doit être augmenté?

M. Hawkins: Cela ne s'est pas passé ainsi.

L'hon. M. Graham: La compagnie dépose un tarif. Il doit y avoir quelque raison à l'arrière de cette production. Vous vous opposez au tarif. La compagnie doit démontrer que votre opposition n'est pas bien fondée—qu'elle a des raisons d'augmenter.

M. HAWKINS: C'est ce que nous avons inscrit dans notre communication, comme suit:—

> Dans tout tarif spécial dont les taux sont augmentés, le fardeau de la preuve (*a*) que les taux anciens sont insuffisants, dissatisfaisants et, ou, impraticables, et (*b*) qu'un plus fort revenu de fret est exigé et nécessaire, et les raisons en conséquence, retombera sur la ou les compagnies de transport ou leurs représentants qui produisent ces tarifs.

A l'heure actuelle, le tarif s'applique et nous sommes en posture de devoir prouver pourquoi il ne devrait pas être appliqué. Nous voulons que le poids de la preuve retombe sur la compagnie.

M. CARVELL: Prenons un cas concret. Le Pacifique-Canadien a lancé un tarif nouveau qui doit entrer en vigueur en trente jours. Que font les forestiers et que fait la Commission dans un cas semblable?

M. HAWKINS: Le tarif est remis à la Commission. Nous pouvons protester et nous protestons.

M. CARVELL: Supposons que vous ayez protesté; la Commission n'exigera-t-elle pas invariablement que le chemin de fer justifie le tarif proposé?

M. HAWKINS: Pas avant la date d'application. On permet presque toujours au tarif d'entrer en vigueur.

M. CARVELL: Je regrette de l'apprendre. Je supposais que la Commission des chemins de fer faisait son devoir.

M. HAWKINS: La question est que nous sommes sans secours en l'espèce. Nous pouvons produire notre protestation devant la Commission et nous tenir prêts à lui soumettre notre plaidoyer, mais, comme je l'ai dit, du moment que le tarif entre en vigueur, nous sommes placés de l'autre côté de la clôture.

M. MACDONELL: Que demandez-vous?

M. HAWKINS: Nous demandons que le poids de la preuve retombe sur la compagnie de chemin de fer.

M. MACDONELL: Comment pouvez-vous réglementer un chemin de fer? Comment allez-vous lui imposer le poids de la preuve?

M. CARVELL: Ou établir à qui l'avis doit être donné?

M. HAWKINS: Je puis vous citer un cas patent. Ainsi, voici un tarif spécial traitant des billes et autres produits forestiers.

M. CARVELL: Les compagnies donnent avis qu'à trente jours de la date quelconque elles ont l'intention de demander à la Commission l'autorisation d'adopter un tarif nouveau. Or qui va-t-on maintenant inviter à être présent?

M. HAWKINS: La Commission avertit tous les intéressés.

M. CARVELL: Mais il peut se trouver bon nombre d'intéressés qui ne seraient pas avertis à certaine date. La compagnie de chemin de fer démontre à la Commission qu'elle a besoin de revenus plus amples, ou quelque chose comme cela, et l'ordonnance entre en vigueur. Il me semble vraiment que la procédure fonctionne bien telle qu'elle existe à l'heure actuelle. Car, comme je le comprends, la compagnie donne avis qu'elle se propose d'adopter un nouveau tarif, et alors tout intéressé peut demander à la Commission que le tarif ne soit pas autorisé. L'audience de tous les intéressés s'ensuit. Je sais cela par moi-même car j'ai acquis l'expérience dans ma propre pratique. Je ne vois pas que l'initiateur des procédures fasse grande différence, car la Commission considère tout et décide si le tarif doit être autorisé ou non. Je connais plusieurs cas où elle n'a pas autorisé le tarif demandé.

M. HAWKINS: Nous avons appris à nos dépens qu'il y a d'ordinaire une augmentation de taux dans chaque nouveau tarif. Pour le démontrer, laissez-moi prendre le

taux de Montréal à Ottawa. En 1908, le taux était de cinq cents le cent livres. Le taux est aujourd'hui de sept cents et demi, soit cinquante pour cent d'augmentation. Le taux a été maintes et maintes fois augmenté. La dernière augmentation d'un demi-cent le cent livres est entrée en vigueur en décembre dernier, et l'on propose d'augmenter davantage de quinze pour cent.

M. MACLEAN: Est-ce fait par toutes les compagnies?

M. HAWKINS: Oui, toutes les compagnies.

M. MACDONALD: Il appartient à la Commission de dire ce que seront les taux.

M. MACLEAN: Oui, mais le point que veut faire ressortir M. Hawkins est que les compagnies de chemin de fer, en présentant un nouveau tarif, donneront les raisons à l'appui.

M. HAWKINS: Nous prétendons qu'elles devraient appuyer et établir leur droit lorsqu'elles demandent l'approbation d'un nouveau tarif.

M. MACLEAN: Dans la pratique actuelle, les compagnies n'expliquent leur affaire que sur demande d'un client qui combat l'augmentation.

M. MACDONELL: Et la Commission traite la question comme toutes les autres questions.

M. CARVELL: Je voudrais comprendre ce que demande M. Hawkins, car il y a évidemment ici quelque chose que je n'entends pas. Nous supposerons qu'en novembre dernier les compagnies de chemin de fer ont appliqué un nouveau tarif augmentant les taux d'un demi-cent. Elles ont sûrement donné avis du tarif. Je crois que l'avis requis est de trente jours.

M. HAWKINS: Oui, elles se sont conformées à la loi sur ce point.

M. CARVELL: Ce que vous voulez, c'est que la Commission donne avis au monde entier qu'à certaine date il y aura séance pour décider si oui ou non tel tarif devra être appliqué, et qu'à cette séance toute personne qui aura des objections à faire valoir sera autorisée à les présenter.

M. HAWKINS: Nous croyons que la Commission devrait automatiquement suspendre la date de mise en vigueur du tarif jusqu'à ce que les plaidoiries aient été entendues et que les chemins de fer aient été invités à motiver leur demande.

M. CARVELL: Quand, où, et devant qui?

M. HAWKINS: La Commission le déterminera. Elle inscrira l'affaire au calendrier, et ni nous ni les chemins de fer n'aurons rien à dire sur la date de l'audience.

M. SINCLAIR: Votre idée est que le nouveau tarif entre en vigueur sans ordonnance de la Commission?

M. HAWKINS: En pratique, c'est ainsi; sur simple production. Les compagnies de chemin de fer produisent un tarif et disent: "Voici notre tarif."

M. NESBITT: En le faisant elles ne donnent aucune raison de l'augmentation à la Commissiin?

M. HAWKINS: Aucune.

M. SINCLAIR: Je crois qu'elles devraient le faire.

M. MACLEAN: Combien de jours d'avis donne-t-on sur un tarif?

M. HAWKINS: Trente jours.

M. MACLEAN: Et le nouveau tarif entre en vigueur si l'on ne présente pas d'objections?

M. HAWKINS: Il entre en vigueur et le taux de ce tarif devient le taux en cours.

M. CARVELL: Je suppose que si vous ne protestez pas formellement ou non dans les trente jours, la Commission laisse le tarif entrer en vigueur.

M. HAWKINS: Je puis répondre à votre question en vous offrant un cas précis. Nous avons toujours eu des taux spéciaux pour les expéditions d'été par Montréal.

Ceci (montrant un document) est le tarif de 1916. Le tarif de 1917 a été lancé le 16 avril dernier pour entrer en vigueur le 23 avril. C'était le tarif de l'année précédente rétabli avec cette différence que le taux d'exportation augmentait automatiquement avec l'augmentation des taux permis en décembre dernier. J'en recevais par hasard une copie à 2 heures et 45 minutes le samedi après-midi, le 21 avril, et le tarif entrait en vigueur à minuit le dimanche. Nous n'avions donc dans ce cas aucun moyen de loger notre opposition au tarif nouveau.

L'hon. M. GRAHAM: Ne donne-t-on pas un avis de la production du tarif?

M. HAWKINS: Avis devrait être donné, mais il ne l'est pas toujours. Ce que je viens de dire est une preuve à l'appui. Nul avis n'a été donné aux industriels forestiers sauf que quelques-uns ont reçu copie du nouveau tarif.

L'hon. M. GRAHAM: Je veux savoir si avis est donné subordonnément à la loi. Dans l'affirmative, la difficulté signalée par M. Carvell sur l'avis à chaque personne, se trouve élaguée; avis a-t-il été donné conformément au statut sur la production de ce tarif?

M. HAWKINS: Il y avait naturellement la production du tarif.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais je crois qu'un avis public doit être donné de la production du tarif?

M. HAWKINS: La loi les oblige à déposer copie de leur tarif dans chaque gare.

M. BLAIN: Lorsqu'un nouveau tarif, disons sur les billets, est préparé, avez-vous l'occasion de vous présenter à la Commission et d'établir vos demandes avant l'entrée en vigueur du tarif?

M. CARVELL: Vous verrez dans l'article 328 que l'avis d'un nouveau tarif doit être affiché, et que la Commission peut à son gré décréter toute autre mode de publicité supplémentaire.

M. BLAIN: Mais avis est donné?

M. CARVELL: Oui, lorsque le tarif est produit.

M. BLAIN: Le tarif a-t-il été arrangé par la Commission avant cela?

M. CARVELL: Non.

M. BLAIN: Alors les forestiers auraient l'occasion de comparaître et d'établir leurs prétentions.

M. HAWKINS: Je reprends mes remarques sur le tarif d'exportation. L'augmentation des taux n'était pas tout particulièrement combattue par les industriels forestiers, mais nous trouvons à la page 6 de ce tarif que les taux minimums étaient fortement augmentés. Nous avons protesté et la Commission a prié les chemins de fer de retarder la mise en vigueur du tarif, en tant qu'il touchait le poids minimum, jusqu'au 21 du mois courant.

L'hon. M. GRAHAM: Vos représentations ont apparemment été efficaces.

M. HAWKINS: Il nous a fallu aller aux extrêmes dans ce cas, et c'est seulement en conséquence d'un accident de la part du Grand-Tronc; il n'avait pas inclus dans son tarif l'augmentation du poids minimum, et la Commission crut que le meilleur moyen de sortir de la difficulté était de demander aux chemins de fer de retarder les modifications dans le poids minimum jusqu'au 21 du mois courant. Nous faisons d'autres représentations à la Commission et aux chemins de fer sur la question. Voici la pierre d'achoppement, nous nous trouvions dans une posture telle que sans l'accident dont j'ai parlé ce tarif serait aujourd'hui en vigueur.

M. CARVELL: Dois-je comprendre que vous demandez une modification de la loi dans le sens que si une compagnie veut faire un changement de tarif elle doit donner avis; et avant que ce tarif entre vigueur, il doit y avoir décision de la Commission, conforme à ses propres connaissances de la cause ou aux représentations qui lui sont faites, et que tous les intéressés ont le droit de se faire entendre.

M. HAWKINS: Et surtout qu'une opposition peut être logée avant la mise en vigueur du tarif.

Le PRÉSIDENT: M. Blair, voulez-vous, comme représentant de la Commission des chemins de fer, nous donner votre avis en l'espèce?

L'hon. M. GRAHAM: Sur la pratique et la coutume de la Commission.

M. BLAIR: L'article de la loi décrète que les tarifs doivent être approuvés par la Commission. J'ignore jusqu'où vous désirez que j'aille dans l'histoire de ces tarifs, mais les tarifs réglementaires sont produits par les réseaux et doivent être approuvés par ordonnance de la Commission avant d'entrer en vigueur. Quant aux tarifs spéciaux, comme celui dont parle M. Hawkins, ils sont produits par la compagnie et entrent en vigueur s'ils ne sont pas désavoués. Avis est donné de la façon prévue par la loi: Ils doivent être produits en un endroit public et entrer en vigueur trente jours seulement après leur dépôt. Mais la pratique—je ne puis croire que M. Hawkins ait sérieuse rancune contre la pratique de la Commission touchant ces tarifs spéciaux, car la Commission s'est montrée bien tolérante—la pratique, dis-je, a été qu'une lettre, entre autre chose, d'un expéditeur protestant contre les augmentations projetées et établissant que l'expéditeur a fait des conventions basées sur les taux anciens, a suffi à la Commission pour qu'elle impose aux chemins de fer l'obligation de démontrer pourquoi les augmentations proposées doivent s'appliquer. C'est une disposition très raisonnable. La Commission croit que l'expéditeur devrait au moins établir sa cause à première vue, surtout quand cela peut se faire aussi facilement et sommairement que la Commission l'exige en pareil cas dans sa pratique.

M. CARVELL: Pardon, un instant. Cela ira très bien si l'expéditeur se plaint du taux existant, mais est-ce aussi juste dans le cas d'un réseau qui produit un tarif nouveau?

M. BLAIR: Je crois qu'une partie de la plainte de l'Association des industriels forestiers et partie des pouvoirs demandés sont compris dans l'amendement proposé par M. Chrysler—que la Commission peut désavouer ou plutôt suspendre l'application du tarif avant certaine date.

M. CARVELL: Dans quel article?

M. BLAIR: Article 325.

M. CARVELL: C'est la partie nouvelle.

M. BLAIR: Oui. Comme question de fait, la Commission a suspendu des tarifs spéciaux sans en avoir l'autorité expresse, peut-être, et cet article lui donne ce pouvoir.

M. JOHNSTON, C.R.: Lisez aussi le sous-article 4 de l'article 331, M. Blair. Cela confirme le droit de la Commission à " désavouer ou suspendre ".

M. BLAIR: Oui, cela confirme le droit; mais la première partie de la requête de M. Hawkins est couverte par l'amendement que j'ai signalé.

M. SINCLAIR: Je comprends que M. Hawkins désire qu'un chemin de fer demandant un changement de tarif soit requis de donner preuve à l'appui. Qu'en dites-vous?

M. BLAIR: Je dis que c'est la pratique actuelle. Pratiquement ils sont tenus de le faire; le fardeau de justifier l'augmentation retombe sur la compagnie. Tout ce que demande au fait la Commission, est ce qui me semble très raisonnable: c'est que l'expéditeur donne une preuve *prima facie,* qu'il donne quelque raison de son opposition à l'augmentation proposée. Alors la Commission prendra l'affaire en mains.

M. CARVELL: Pour enquête.

M. BLAIR: Pour enquête, et, comme je le dis, je crois que les représentants des compagnies des chemins de fer m'attesteront, c'est la pratique d'exiger que les compagnies justifient les taux. Ceci oblige l'expéditeur à la preuve la plus simple.

Le PRÉSIDENT: Vous croyez que la Commission a maintenant le pouvoir de rencontrer toutes les objections signalées par M. Hawkins?

M. BLAIR: Je le crois, et de plus qu'en pratique cela s'applique comme il le veut.

M. MACLEAN: Dans la nouvelle législation?

M. BLAIR: Oui, l'amendement donne à la Commission le pouvoir de suspendre un tarif spécial, c'est tout; mais il ne dit pas expressément, ce que demande M. Hawkins, que la compagnie de chemin de fer devra justifier l'augmentation des taux, mais voici quelle a été la situation comme question de pratique et comme question de marche: La Commission a simplement dit à l'expéditeur "nous vous demanderons de motiver quelque peu votre objection", telle a été la pratique usuelle sur ce point.

M. HAWKINS: M. Blair dit que le fardeau a été placé sur les chemins de fer. J'ai assisté, je crois, à toutes les causes qui se présentent devant la Commission quant aux tarifs sur les bois depuis 1908, et je ne vois pas une seule augmentation de taux que les chemins de fer aient justifiée.

M. MACLEAN: Ces augmentations ont-elles été appliquées?

M. HAWKINS: Oui, et elles le sont aujourd'hui.

L'hon. M. GRAHAM: Peut-être que la Commission les croyait justifiées.

M. HAWKINS: Je l'ignore.

M. MACLEAN: Les compagnies ont-elles tenté de les justifier?

M. HAWKINS: Non. Nous avons simplement été placés en posture de prouver que les taux ne devaient pas être appliqués; les représentants des compagnies de chemin de fer s'écartent et laissent les industriels forestiers et les expéditeurs faire les discours.

M. CARVELL: Il ne s'agit pas de ce que font les compagnies ferroviaires, mais de ce que fait la Commission—voilà ce qu'il faut discuter.

M. HAWKINS: Voilà maintenant où je cherche à venir.

M. CARVELL: Si vous placez votre version devant la Commission, cette dernière ne demande-t-elle pas aux chemins de fer de justifier leur aspect de la question?

M. HAWKINS: Il y a audience, mais quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent le tarif est appliqué.

M. MACDONALD: Mais si les compagnies de chemin de fer présentent leur cause et si vous avez pleine audience, vous ne pouvez pas vous en plaindre.

M. HAWKINS: Mais si vous incorporez dans votre loi, dans celle-ci, une disposition décrétant que lorsque le tarif est combattu, comme nous avons combattu l'application du tarif, les chemins de fer devront être tenus de justifier leur augmentation de taux avant qu'elle soit appliquée; c'est tout ce que nous demandons.

M. MACDONALD: Vous voulez pousser le fardeau de la preuve sur les chemins de fer?

M. HAWKINS: C'est ce que nous demandons. C'était la pratique depuis 1908.

Le PRÉSIDENT: C'est votre avis que la Commission devrait avoir pouvoir complet?

M. HAWKINS: Absolument.

M. CARVELL: J'ai souvent comparu devant la Commission, et il n'y avait pas besoin de répartir la preuve. Chacun parlait. La Commission disait: "Vous aurez ceci," et vous l'obteniez. C'est tout.

Le PRÉSIDENT: Quels autres représentants avez-vous ici?

M. HAWKINS: Personne. C'est là toute notre affaire.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler, avez-vous quelque chose à dire?

M. CHRYSLER, C.R.: Je préférerais relever ceci quand nous y serons rendus. Mais je pourrai peut-être dire que M. Blair a pleinement expliqué la question. Nous ne comprenons pas qu'il y ait en pratique quelque chose qui place les industriels forestiers en fausse posture comparativement à tous les autres expéditeurs, et la question de produire un tarif est une occurrence horaire et journalière. Des milliers de tarifs sont produits sans la moindre objection. C'est seulement lorsqu'un tarif est combattu que

la Commission l'examine, car chaque tarif est étudié comme question de routine. C'est un tarif entre mille, entre dix mille qu'on discute à l'audience.

Le PRÉSIDENT: Nous avons peut-être le temps d'écouter M. McMaster de nouveau, si c'est le désir du comité.

M. McMASTER, C.R.: L'article 357, sur les remboursements de taxes, est l'article suivant dont nous voulions parler. Il est nouveau, et contient une disposition limitant à un an la durée dans laquelle vous pouvez obtenir un remboursement, à condition que vous vous adressiez à la Commission pour ce remboursement. Nous ne croyons pas que semblable limite devrait exister, et nous ne voyons pas pourquoi il serait nécessaire qu'un particulier qui a été clairement surchargé soit tenu de se présenter à la Commission pour affirmer son droit au remboursement. Nous ne voyons pas pourquoi nous ne pourrions pas recouvrer d'autre façon et après l'année écoulée. Si un réseau a fait une surcharge admise, pourquoi garderait-il l'argent s'il a pu le tenir pendant un an? Ce n'est pas une raison qui empêche un particulier d'obtenir son remboursement. C'est un point très simple.

M. CHRYSLER, C.R.: Cet aspect du bill a été soigneusement étudié lors de la rédaction. Aux Etats-Unis, les bureaux d'Etat et la *Interstate Commerce Commission* ont le droit d'exiger des remboursements. Le Parlement a délibérément décidé ici que ce n'était pas une bonne politique, et a laissé aux tribunaux le soin de recouvrer les sommes illégalement encaissées par une compagnie; et nous sommes très satisfaits que la loi demeure ce qu'elle est. Je crois que la Commission ne tient pas à cela.

M. NESBITT: Le présent article ne dit-il pas que la demande de remboursement doit être faite "dans l'année"?

Le PRÉSIDENT: Touchant le présent article il y a une communication de M. J. E. Walsh, gérant de la division des transports de l'Association canadienne des manufacturiers, en date du 5 mai 1917. Il dit (lisant):

> "Conformément à votre invitation du 26 avril, j'ai l'honneur de suggérer que l'article 357 (remboursement de taxes) soit amendé par la substitution des mots "après que la réclamation est refusée par le voiturier," aux mots "après la date d'encaissement ou de réception par la compagnie, de semblables taxes". La fin de l'article se lirait donc: "Ni à moins que demande soit faite à la Commission dans l'année après que la réclamation est refusée par le voiturier."
>
> Il me semble qu'il ne devrait y avoir aucune objection à ceci, parce que le trafic est souvent transporté sur plusieurs chemins de fer, et les réclamations peuvent ne pas être refusées dans l'année qui suit l'encaissement de taxes. Comme l'article se lit actuellement, il me semble que la Commission sera en plusieurs cas priée d'entreprendre le recouvrement de réclamations, ou, en d'autres termes, recevra inutilement des appels pour empêcher qu'on soit mis hors la loi. Nous ne prévoyons pas que la Commission désire s'occuper de recouvrements, sauf si c'est absolument nécessaire. Voudriez-vous aviser dans ce sens?

M. NESBITT: Cette suggestion semble très raisonnable. Si la réclamation a été refusée par le voiturier, on pourrait faire appel à la Commission.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque objection à cela, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Nous croyons que l'article 357 devrait être biffé.

M. MACDONELL: Et laisser la chose aux tribunaux?

M. McMASTER, C.R.: Nous aimerions avoir les deux remèdes. Parfois la question de majoration d'un taux peut être très compliquée et très difficile, et nous voudrions dans ce cas être libres de nous adresser à la Commission. Mais nous ne voulons pas être privés dans les cas sommaires du droit d'aller devant les tribunaux locaux. Une personne demeurant à longue distance ne pourrait jamais venir devant la Commission, et pourrait faire régler son litige devant les tribunaux. Mais j'ignore pourquoi nous

ANNEXE No 2

n'irions pas devant la Commission pour une question importante ou difficile. Nous aimerions posséder ce droit supplémentaire de porter appel à la Commission et ne pas être restreints à un délai d'une année. Nous ne voulons pas être privés du recours au tribunal local; cependant, nous admettons ce que le comité a suggéré: que dans certains cas nous devrions être libres de porter appel directement à la Commission si nous le jugions opportun.

M. NESBITT: Vous ne voulez pas être limités à un an?

M. MCMASTER, C.R.: Non. Toute autre dette peut être recouvrée dans six ans. Pourquoi une compagnie de chemin de fer échapperait-elle à l'obligation de payer après avoir gardé l'argent pendant un an?

M. NESBITT: Il y a du bon sens, là-dedans.

M. CHRYSLER, C.R.: Je suppose que l'article n'est pas précisément en discussion; mais je désirerais poser une question à M. McMaster pendant qu'il est ici. Monsieur McMaster, cela rencontrerait-il vos vues si la loi donnait à la Commission le pouvoir de déclarer illégal une taxe ou un taux, laissant aux parties le soin de plaider devant les tribunaux locaux? Cela élaguerait vos difficultés, n'est-ce pas?

M. MCMASTER, C.R.: Je crois que cela serait très utile, du moment que ce ne serait pas une condition suspensive de notre recours aux tribunaux locaux, mais la Commission devrait faire une déclaration.

M. CHRYSLER, C.R.: Non, mais la décision des tribunaux locaux serait définitive si l'affaire était illégale.

M. MCMASTER, C.R.: Je crois que nous pourrions très bien nous entendre sur une semblable question. Cela semble très applicable. Ce ne serait pas limité à un an.

M. CARVELL: La prescription doit-elle demeurer ou disparaître? Je ne crois pas que le particulier devrait être tenu de poursuivre dans l'année. C'est simplement pour la dette.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler s'opposait à la prescription.

M. CHRYSLER, C.R.: Nous verrons ce que dit l'autre article.

M. NESBITT: Les chemins de fer suspendront parfois des réclamations en remises pendant un an. Je ne crois pas que la compagnie devrait être arrêtée à un an.

M. CARVELL: Je sais par expérience que vous ne pouvez pas faire payer de réclamation avant un an.

M. NESBITT: Nous faisons parfois payer des réclamations sans grand retard.

M. SINCLAIR: Pourquoi ne pas laisser s'appliquer la loi sur les prescriptions?

M. MACDONELL: C'est raisonnable, limiter ces questions à l'application de la loi générale.

Le PRÉSIDENT: Que penseriez-vous de laisser M. Johnston préparer un amendement raisonnable à cet article?

M. JOHNSTON, C.R.: Voulez-vous conserver le droit d'aller devant les tribunaux?

M. CHRYSLER, C.R.: Le comité oublie peut-être que nous avons adopté dans l'article 44 une clause qui gouverne une foule de choses semblables: "La déclaration ou décision de la Commission sur toute question de fait et de sa compétence est finale et a l'autorité de chose jugée." D'après cela, si vous avez une décision de la Commission sur l'illégalité de certaine taxe, vous vous présentez au tribunal avec preuve.

Le PRÉSIDENT: M. McMaster a-t-il des amendements à soumettre sur les autres clauses?

M. MCMASTER, C.R.: Touchant l'article 149, sous-article 2: Le *Board of Trade* croyait qu'il pourrait surgir de cette clause des difficultés. Elle permet la remise, à une compagnie filiale, de terres octroyées à la compagnie comme subvention. Rien ne montre que les directeurs, ou autres personnes attachées au chemin de fer, ne peuvent

pas être intéressés dans cette filiale. Nous croyons que ces terres ne devraient pas être alléguées de cette façon, à moins que la transaction entière ne satisfasse la Commission des chemins de fer.

M. SINCLAIR: Si l'entreprise est confiée à une compagnie nouvelle, pourquoi les terres n'iraient-elles pas avec? Quel est le résultat en jeu?

M. MCMASTER, C.R.: Les terres de la compagnie ont été obtenues de la province, et sont cédées à une simple compagnie de construction, peut-être, ou à quelque petite compagnie filiale. Si le réseau a obtenu des terres publiques, nous croyons que le public, représenté par la Commission, devrait avoir quelque chose à dire sur la façon dont ces terres sont cédées, et si l'on en obtient une considération convenable.

M. CARVELL: Vous n'interpréteriez pas que le sous-article 2 de l'article 149 est assez fort pour embrasser des emplacements de ville?

M. MCMASTER, C.R.: Certainement. La compagnie de chemin de fer aura pu obtenir un million d'acres. Elle peut céder ces terres à quelque compagnie filiale qu'elle pourra constituer en corporation. Voyez la teneur du sous-article:

> Cette compagnie peut céder ce droit ou cet intérêt, en totalité ou en partie à toute autre compagnie qui a entrepris la construction ou l'exploitation de toute voie ou d'une partie de la voie à l'égard de laquelle ces terres ont été concédées ou cet intérêt a été accordé."

Je tiens que d'après la phraséologie de ce sous-article une compagnie de chemin de fer peut céder ces terres à une simple compagnie de construction qui vient d'entrer en convention avec elle. Elle peut céder à cette compagnie toutes ces terres d'octroi sans qu'on ait un mot à dire. Le gouvernement a peut-être donné à la compagnie un million d'acres de terre. Bien, ces terres peuvent être cédées à une compagnie de construction dans laquelle les directeurs du chemin de fer sont peut-être directeurs ou intéressés. Est-ce là chose raisonnable? Nous ne suggérons pas qu'une compagnie de chemin de fer le ferait, et cependant rien ne pourrait l'en empêcher.

M. NESBITT: Voilà une objection dont nous devrions tenir compte.

M. MCMASTER, C.R.: Quant aux autres objections, elles sont secondaires; et si le comité veut nous permettre de soumettre un mémoire écrit, nous serons très heureux de le faire.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant prendre l'article 149. Avez-vous quelque suggestion à offrir, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne comprends pas très bien la suggestion. L'article établit que si une subvention foncière a été accordée à une compagnie, celle-ci peut en disposer. Je suppose qu'on l'accorde à la compagnie dans ce but, et le deuxième sous-article décrète simplement qu'au lieu de vendre la terre pour de l'argent, elle peut induire un entrepreneur à construire le réseau et à prendre le terrain avec, peut-être, du comptant ou d'autre considération en paiement. Or, quelle objection peut-on poser à cela? Il se peut qu'on s'oppose à une politique qui adjuge des subventions foncières, mais une fois que la subvention est donnée, ce n'est pas pour être retenue par la compagnie à des fins particulières ou pour quelque but défini, mais elle est accordée pour qu'on en dispose, ainsi que ses produits, aux fins de construction d'un chemin de fer.

M. NESBITT: M. Chrysler peut facilement imaginer le cas où la compagnie qui obtient l'octroi de terres les remet à une compagnie de construction ou à une autre corporation, puis ne fait pas la construction pour laquelle les terres ont été données.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous ne pouvez pas obtenir la subvention—je suppose que la concession foncière vient de la Couronne—j'ignore si c'est la même chose pour les provinces ou non, mais les concessions foncières fédérales ne peuvent pas maintenant s'obtenir.

M. JOHNSTON, C.R.: La compagnie de chemin de fer ne peut pas obtenir la concession territoriale avant de l'avoir gagnée.

M. CHRYSLER, C.R.: Les concessions de terres fédérales ne sont pas données avant que les compagnies les aient gagnées. Les clauses de la loi sont très rigoureuses—cela n'est pas dans la loi des chemins de fer et n'a pas besoin d'y être, mais la Couronne ne cède pas les terres qu'elle donne en subvention, avant que le réseau soit construit avec l'argent de quelqu'un, et si c'est l'entrepreneur qui a consenti à accepter les terres en paiement de la construction de la voie, c'est évidemment là une question à débattre entre lui et la compagnie.

M. MCMASTER, C.R.: Si cet article est aussi simple que le dit M. Chrysler, il n'est pas du tout nécessaire dans le bill, et il pourrait être biffé. Le terrain donné à ces compagnies comme subvention peut avoir été gagné par elles, mais le public a droit de voir qu'il soit utilisé aux fins pour lesquelles il a été donné. Il devrait exister de par les statuts quelque réglementation du droit de céder ce terrain, reçu comme subvention, à une simple compagnie de construction dès qu'elle entre en convention de construire sa voie. Nous nous soucions peu qu'elle ait absolument gagné ces terres; nous maintenons que c'étaient des terres publiques données dans un but précis, et nous voulons voir et savoir comment et pourquoi on les cède à des tiers. Pourquoi les compagnies ferroviaires veulent-elles inscrire cet article, si c'est une question aussi simple que le dit M. Chrysler? Le public ne devrait-il pas savoir ce qu'il advient de ces terres, de façon qu'elles ne soient pas cédées à quelque particulier, sans capital, qui a fait convention avec la compagnie ferroviaire pour construire la ligne, alors que ces terres peuvent avoir cinq fois la valeur pour laquelle elles sont cédées.

M. NESBITT: Le gouvernement donne les terres au chemin de fer.

M. MCMASTER, C.R.: Le réseau peut déjà avoir acquis les terrains du gouvernement pour construire ses lignes. De grandes étendues de terre ont été données aux divers chemins de fer, et ces derniers les détiennent encore; ils lancent une petite compagnie, et le réseau transfère une vaste portion de ces terres reçues du gouvernement à la compagnie filiale en considération de la construction d'une partie de la ligne. Ce peut n'être pas une transaction légitime; il se peut qu'il abandonne une vaste étendue des terrains, dont la valeur s'est fortement accrue, à la compagnie filiale dans laquelle les entrepreneurs sont fortement intéressés.

M. CARVELL: Pourquoi n'aurait-il pas droit de la faire s'il a gagné le terrain?

M. MCMASTER, C.R.: Évidemment, si le comité l'envisage ainsi, ce sont les terres propres de la compagnie; mais nous soutenons que le terrain fut primitivement donné au réseau par le gouvernement pour les fins de la compagnie, et que le pays est intéressé à savoir que ce terrain est convenablement utilisé ou cédé.

M. CARVELL: Supposez que vous me vendez le terrain, allez-vous vous en occuper par après?

M. MCMASTER, C.R.: Nous ne voulons pas intervenir dans une transaction au comptant, mais nous voulons simplement contrôler la cession de ces terres aux parties à l'entreprise de construction—des terres qui appartiennent de droit à la compagnie. Nous voulons que les actionnaires profitent de l'augmentation de valeur des terres, qui sont remises à la compagnie de construction dans laquelle quelqu'un de la compagnie de chemin de fer se trouve aussi intéressé.

M. CARVELL: N'est-il pas vrai que ce serait là intervenir dans le droit des compagnies privées de disposer de leur propriété? La politique du gouvernement n'est pas d'intervenir entre l'actionnaire et la compagnie.

M. MCMASTER, C.R.: C'est aussi une question pour le public, en tant que cela touche à la situation sur les taux, car si les terrains d'un chemin de fer son vendus à prix raisonnable, et si les recettes entrent dans la caisse de la compagnie, cette dernière peut transporter à un taux différent de ce qu'il serait si les terres étaient vendues ou données à prix inférieur à quelqu'un de ses amis. C'est une question de principe.

M. CHRYSLER, C.R.: La question sera peut-être simplifiée si vous portez votre attention sur le sous-article 2. Comme je le comprends, ce n'est pas un transport de terres gagnées et patentées pour la compagnie qu'on veut contrôler. J'ignore si c'est là ce que pense M. McMaster, mais ce n'est pas ce qu'il a dit. Ce sous-article 2 ne parle pas du tout de cela. Il parle de la compagnie qui a obtenu un subside aux mêmes conditions et qui, sans avoir gagné les terres, traite avec une autre compagnie pour transporter son droit de gagner les terres. Ce sous-article se lit comme suit:

> (2) Cette compagnie peut céder ce droit ou cet intérêt, en totalité ou en partie, à toute autre compagnie qui a entrepris la construction ou l'exploitation de toute la voie ou d'une partie de la voie à l'égard de laquelle ces terres ont été concédées ou cet intérêt a été accordé; après quoi cette autre compagnie a, à l'égard desdites terres ou dudit intérêt, la même faculté qu'avait la compagnie qui en a fait cession.

M. NESBITT: Cela semble équitable et juste.

M. MACDONELL: Pourquoi serait-ce dans la loi? Pourquoi ne pas laisser la compagnie dans la même posture que toute autre compagnie ou de tout particulier propriétaire des terres?

M. JOHNSTON, C.R.: Autrement, on prétendrait que la compagnie ne peut pas céder le droit de disposer des terres. C'est pour dire nettement que la compagnie peut céder ses droits. On peut prétendre que le réseau n'a pas les terres avant de les gagner.

M. MACDONELL: C'est une question d'entente entre les parties, c'est-à-dire, le chemin de fer et toute compagnie avec laquelle il peut traiter.

M. NESBITT: Je propose que le sous-article reste tel quel.

M. MACDONELL: Je ne crois pas qu'il devrait rester ainsi.

M. NESBITT: Je ne vois pas pourquoi ils n'auraient pas le droit de transférer l'octroi de terres à une autre compagnie. Si la compagnie primitive ne les a pas gagnées, la compagnie qui reçoit les terres devra les gagner.

M. MACDONELL: Je laisse à la loi tout cas du genre signalé par M. McMaster, ou qui se présente à notre esprit. Je crois que cela devrait rester dans la posture de toute compagnie qui possèdes des intérêts fonciers. Je crois que la clause devrait être biffée.

L'hon. M. LEMIEUX: Une compagnie gagne ou ne gagne pas des octrois de terres. Si elle les gagne, elle peut en disposer à son gré. Si elle ne gagne pas, les terres ou la subvention en argent, le gouvernment intervient.

M. MACDONALD: Plusieurs choses se produisent. Ainsi, supposons qu'un chemin de fer traite avec une province et que celle-ci lui fait une concession territoriale sous l'empire de termes et conditions touchant ces terres. La province veut se protéger au sens que les recettes de ces terres seront convenablement utilisées, et aux fins du chemin de fer. Nous arrivons avec une législation qui outrepasse cette convention—car la présente loi prévaut—et nous disons que la compagnie peut céder ses terres à quiconque est indiqué dans le sous-article. Cela peut constituer une contravention directe des conditions de la convention provinciale.

M. NESBITT: Le subside est donné dans certaines conditions, et il faut les observer.

M. CARVELL: Le gouvernement provincial ne donnera pas de patente avant que les conditions aient été observées.

M. SINCLAIR: Chaque dollar des recettes devrait être employé aux travaux. Le public l'a donnée aux fins du réseau. Si nous pouvons l'empêcher de déchoir à un particulier, nous devons le faire.

M. JOHNSTON, C.R.: Nulle compagnie n'obtient les terres avant de les gagner en faisant le travail.

M. SINCLAIR: N'est-il pas important de l'empêcher d'en disposer à des gens qui ne les emploieront pas à des fins ferroviaires.

ANNEXE No 2

M. CARVELL: Tel n'est pas le but du sous-article 2.

M. MACDONELL: Le sous-article 1 est puissant, et il existe.

M. CARVELL: Le sous-article 2 décrète seulement qu'une compagnie ayant reçu un octroi de terres, peut faire contrat avec un tiers pour faire le travail et gagner les terres.

M. MACDONELL: Je crois que la question devrait être laissée à l'approbation de la Commission des chemins de fer, ou bien que l'article devrait disparaître.

M. NESBITT: Je consens que les mots "subordonnément à l'approbation de la Commission" soient insérés, mais je n'en vois pas la nécessité.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque opposition?

M. CHRYSLER, C.R.: Non, je crois que cela devrait rester ainsi. M. Macdonell dit que cela n'était pas nécessaire. Cela existait depuis de nombreuses années, mais je ne me rappelle pas qu'on l'ait jamais appliqué. Je suis certain qu'on ne l'a pas inscrit sans demande spéciale dans ce sens.

M. MACDONELL: Bien des choses ont été faites sous l'empire de ce principe depuis qu'il est inséré, mais je crois qu'il est inutile et ne devrait pas être répété.

M. MACDONELL: Je propose que la disposition soit assujettie à l'approbation de la Commission des chemins de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous ne proposez pas de qualifier le premier paragraphe? supposant que la compagnie a vraiment gagné les terres?

M. MACDONELL: Non.

M. CARVELL: Si elle a gagné les terres et les possède, vous n'y voyez pas d'objection?

M. MACDONELL: Non.

Le PRÉSIDENT: Ceci comprendrait votre objection, si c'était assujetti à l'approbation de la Commission des chemins de fer.

M. NESBITT: Mais cela n'a rien à y voir. Ce sous-article donne simplement un droit à quelqu'un qui le possède—donner le droit à quelqu'un qui accomplira la transaction. Je n'y vois aucun sens.

Le PRÉSIDENT: Les députés sont ici et ont pleinement entendu la discussion, et je ne suppose pas qu'un groupe quelconque de députés entendra discuter cette question aussi à fond. Nous faisons aussi bien d'en disposer.

M. JOHNSTON, C.R.: Le comité a déjà adopté l'article.

M. NESBITT: Il vaut mieux le laisser et attendre d'avoir quorum pour le revoïr.

L'article est laissé en suspens.

Le comité lève la séance.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
11 mai 1917.

Le comité entre en séance à onze heures.

Le PRÉSIDENT: Nous avons ce matin avec nous le représentant de *Mutual Insurance Companies*, M. V. G. Chisholm, et je lirai la correspondance touchant l'article 387, qui intéresse les compagnies. La première communication est une lettre de M. Richard Blain, député, à l'honorable F. Cochrane, ministre des Chemins de fer, Ottawa, et se lit comme suit:

BRAMPTON, ONTARIO, 14 avril 1917.

L'honorable M. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer,
Ottawa, Ontario.

CHER M. COCHRANE,—Veuillez trouver ci-inclus copie d'une résolution envoyée par la *Peel Farmers' Insurance Co.* Sans doute une résolution semblable vous a trouvé avant ce jour. Je regrette beaucoup ne pouvoir assister à la séance extraordinaire; je ne serai pas à Ottawa avant l'ouverture de la Chambre. J'ai donc cru préférable de confier cette résolution à vos soins.

Dans l'espoir que vous vous tenez en bonne santé, et avec mes meilleurs souhaits, je demeure,

Votre très sincère,

RICHARD BLAIN.

La résolution dont il est ici question se lit comme suit:

Re *Modification de la Loi des chemins de fer.*

Résolution adoptée à la convention annuelle de la *Mutual Fire Underwriters' Association of Ontario*, tenue à Toronto les 22 et 23 février 1916:

Proposé par James Cochrane, appuyé par Thomas McEwing, " Que la *Mutual Fire Underwriters' Association* prie respectueusement W. S. Middlebro, député de Grey-Nord, de notifier, dès la première occasion, au comité des chemins de fer de la Chambre des communes, l'opportunité, dans l'intérêt des cultivateurs du Canada, de rappeler l'amendement à la Loi des Chemins de fer 1-2 George V, chap. 22, article 10, adopté et sanctionné le 19 mai 1911, et de le rétablir dans sa portée antérieure à l'adoption dudit amendement;

Que le secrétaire de notre association envoie copie des présentes à M. Middlebro le plus tôt possible, avec lettre exposant les raisons qui motivent notre requête.

Nous avons aussi une communication de M. Chisholm, secrétaire de la *Glengarry Fire Insurance Company*, qu'il croit devoir être inscrite au dossier. Elle m'est adressée et se lit comme suit:

Re *Assurances.*

M. J. E. ARMSTRONG,
Président du comité des chemins de fer,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ontario.

CHER MONSIEUR,—Je me présente au nom de la *Mutual Fire Underwriters' Association of Ontario*, ainsi qu'au nom de la *Glengarry Farmers' Mutual Fire Ins. Company.*

ANNEXE No 2

Nous nous plaignons d'un amendement à la Loi des Chemins de fer, 1911, qui affecte préjudicieusement les intérêts des compagnies d'assurance.

1911. 10. L'article 10 du chapitre 32 des Statuts de 1909 et l'article 10 du chapitre 50 des Statuts de 1910 sont rappelés, et ce qui suit est promulgué sous le titre d'article 298 de la loi principale. Article 298, *voir* page 214 de la Loi des Chemins de fer.

Voici l'amendement:

298. Toutes les fois que des dommages ont été causés à des biens par un incendie allumé par une locomotive de chemin de fer, la compagnie qui se sert de cette locomotive, qu'elle soit ou non coupable de négligence, est responsable de ces dommages et peut être poursuivie en recouvrement de ces dommages devant toute cour de juridiction compétente: Toutefois, s'il est établi que la compagnie a employé des appareils modernes et efficaces et que, par ailleurs, elle n'a été coupable d'aucune négligence, la somme totale d'indemnité recouvrable de la compagnie sous le régime du présent article à la suite d'une ou de plusieurs réclamations pour dommages causés par un ou des incendies allumés par la même locomotive et dans la même occasion, ne doit pas dépasser cinq mille dollars. Toutefois, s'il existe quelque assurance sur les biens détruits ou endommagés, le chiffre total des dommages subis par quelque réclamant à raison de la destruction ou des dommages de ces biens, doit, pour les objets du présent paragraphe, être réduit du montant accepté ou recouvré par ce réclamant ou pour son bénéfice, du chef de cette assurance. Nulle action ne peut être intentée à la compagnie à raison de quoi que ce soit dans une police d'assurance, ou à raison de quelque indemnité sous l'empire de cette police. La limite d'un an prescrite par l'article 306 de la présente loi doit compter de la date du jugement définitif dans toute action intentée par l'assuré pour recouvrer cette indemnité, ou, dans le cas de règlement, de la date du récépissé de l'indemnité par l'assuré, selon le cas.

"2. L'indemnité, dans les cas où la somme totale qui en est recouvrée est moindre que les réclamations établies, est répartie entre les parties qui ont subi la perte ainsi que la cour ou le juge peut le déterminer.

"3. La compagnie a sur tous les immeubles qui longent sa voie un intérêt d'assurance pour lequel elle peut être tenue responsable et tenue d'indemniser les propriétaires de la perte ou des dommages subis par suite d'un incendie allumé par une locomotive de chemin de fer, et elle peut obtenir de l'assurance sur ces immeubles pour son propre compte.

"4. La Commission peut ordonner, aux termes et conditions qu'elle juge à propos, que des coupe-feu soient établis et entretenus par la compagnie le long de la ligne de son chemin de fer et sur tous terrains, appartenant à Sa Majesté ou à qui que ce soit, situés le long de ladite ligne, et, subordonnément aux termes et conditions de l'ordonnance, la compagnie peut, à toute époque, pénétrer sur tous pareils terrains afin d'y établir et d'y entretenir de pareils coupe-feu et d'enlever entre lesdits coupe-feu et la ligne du chemin de fer les herbes mortes ou sèches, les mauvaises herbes et autres matières inflammables inutiles."

Nous demandons humblement que l'article 298, tel qu'il a été modifié en 1911, soit rappelé et que l'article 298 soit rétabli dans la teneur qu'il avait antérieurement à cette modification, c'est-à-dire sous le titre 6-7 E. VII, chap. 37, "Une Loi touchant les Chemins de fer."

La clause qui affecte surtout les compagnies d'assurance est celle qui décrète que là ou un bien-fonds a été détruit ou endommagé par un incendie causé par une locomotive de chemin de fer, les pertes, aux fins du présent article, sont réduites selon la

somme acceptée ou reçue par le propriétaire des biens-fonds, ou à son profit, du chef de son assurance. De cette façon la compagnie de chemin de fer reçoit le bénéfice d'une assurance qui peut être placée sur la propriété sans cependant payer un sou pour les frais de cette assurance. Notre objection est que le principe est faux. Nulle compagnie ne désirerait obtenir des primes d'assurance privée dont elle ne se tiendrait pas responsable; mais d'autre part la compagnie ferroviaire est envisagée comme ayant droit au bénéfice d'une assurance pour laquelle elle ne paye pas. La raison en est que le chemin de fer est tenu responsable de quelque chose qui n'est pas de son ressort. C'est une responsabilité étrange, et n'a pas raison d'être si la compagnie est négligente. Le résultat sera naturellement d'éliminer le sentiment de responsabilité que la compagnie devrait avoir, et de diminuer le soin qu'elle devrait raisonnablement prendre d'éviter les feux le long de son tracé; et par ce moyen les pertes du chemin de fer serait naturellement augmentées et les perspectives d'un trafic profitable pour la compagnie d'assurance seraient proportionnellement réduites.

Voici copie de la résolution adoptée à la convention des assureurs mutuels à Toronto, le 25 février 1914:

> "Proposé par James McEwing, appuyé par le colonel T. R. Mayberry:
>
> "Attendu que notre association, d'après renseignement donné dans une travail reçu par M. V. G. Chisholm, secrétaire de la *Glengarry Farmers' Mutual Fire Insurance Company,* à sa séance plénière annuelle tenue à Toronto les 24 et 25 février 1914, sait que les intérêts des compagnies d'assurances sont sérieusement compromis par l'application de l'article 298 de la Loi des Chemins de fer du Canada, qui traite de la responsabilité des compagnies de chemin de fer envers les propriétés détruites par les feux dont l'origine vient de l'exploitation des chemins de fer; et attendu que si ces propriétés sont assurées dans une compagnie d'assurance, le propriétaire particulier ni la compagnie d'assurance qui porte le risque n'ont de recours contre la compagnie ferroviaire en conséquence de pertes semblables qui ont pu être garanties par la police de la compagnie d'assurance; et attendu que les nombreux chemins de fer qui traversent mainnant le pays constituent une menace toujours croissante contre la propriété contiguë aux voies de transport ferroviaire; Il est résolu que pétition soit remise au ministre fédéral des Chemins de fer demandant de modifier la loi de façon à placer les propriétaires et les compagnies d'assurance vis-à-vis des compagnies ferroviaires, dans la même posture, relativement aux pertes causées par le feu, qu'ils occupaient antérieurement à l'adoption de l'article 298 de la Loi des Chemins de fer du Canada.
>
> "Et que copie de la présente résolution soit ampliée par le président et le secrétaire de l'association et transmise au ministre fédéral des Chemins de fer. (Adopté)."

Lors d'une séance de la susdite association, tenue à Toronto le 28 février 1917, on a verbalement convenu que le secrétaire de chaque compagnie mutuelle de cultivateurs communiquerait avec son représentant aux Communes, et lui demanderait d'employer tous les moyens dont il dispose pour amener le gouvernement à légiférer dans le sens suggéré.

Le secrétaire de l'association a été prié de correspondre avec le *Canadian Council of Agriculture* et la *Dominion Underwriters Association.*, pour obtenir leur coopération dans la recherche des modifications susdites de la Loi des Chemins de fer.

1. Nous soumettons qu'à compter du mot (et y compris) "Toutefois", dans la dixième ligne de l'article 387, page 160 l'article devrait être biffé jusqu'à la fin.

2. Que le sous-article 2 devrait être entièrement biffé.

V. G. CHISHOLM.

Le Président: M. Chisholm est ici et désire parler au nom de la *Mutual Fire Insurance Company*. Est-ce le désir du comité de l'entendre.

On y consent.

M. V. G. Chisholm: Monsieur le Président et messieurs les membres du comité, je représente ici la *Mutual Fire Underwriters' Association of Ontario*. Cette association est une convention de délégués nommés par les différentes compagnies d'assurance contre le feu de la province, au nombre d'environ soixante-dix. Relativement à l'article 387 du présent bill, les neuf dernières lignes de l'article et tout le sous-article 2 sont les parties dont on se plaint en ce qu'elles affectent préjudiciellement les compagnies d'assurance. L'expérience acquise dans ce sens en 1913 pourront expliquer nos griefs. Dans cette année, M. McDermid a perdu ses bâtiments et leur contenu, sur lesquels il portait une assurance de $800. Nous avons payé la somme exigée par la police, la cause de la perte pouvant remonter à une locomotive. Quelques semaines plus tard, Mme A. D. McRae perdait elle aussi ses granges, perte remontant encore à une même cause. Nous avons aussi payé le montant de sa police, soit $1,300. Or, notre bureau de direction comprit que les compagnies ferroviaires étaient responsables envers nous de l'argent des assurances. J'ai été chargé de consulter un avocat en l'espèce. J'ai soumis l'affaire à notre avocat le 1er novembre 1913, et voici sa réponse (lisant):

Cornwall, Ont., 1er novembre 1913.

M. V. G. Chisholm,
Lochiel, P.O., Ont.

Cher monsieur,—En réponse à votre demande verbale de ce jour, permettez-moi de vous dire que nous avons examiné la posture de la *Glengarry Farmers' Mutual Insurance Company*, relativement aux polices portées par D. J. McDermid et la succession de feu Alexander McRae.

Sans une modification récente de la Loi des Chemins de fer, votre compagnie d'assurance aurait droit à la même protection et au même remède, contre la compagnie de chemin de fer, que possède le propriétaire; la compagnie de chemin de fer serait tenue de payer toutes les pertes, et la compagnie d'assurance ne serait tenue d'en payer aucune partie, mais par une modification de la Loi des Chemins de fer, 1-2 George V, chap. 22, article 10, adoptée et sanctionnée le 29 mai 1911, les droits de la compagnie d'assurance sont retirés et la compagnie ferroviaire est dégagée de payer une partie quelconque des dommages garantis par la police d'assurance.

"Nous vous adressons ci-inclus copie de la modification adoptée en 1911. Nous ne doutons pas le moins du monde que cet amendement crée une grande injustice envers les compagnies d'assurance. Il enlève en pratique les droits qu'elles possédaient antérieurement, et il appartient maintenant aux compagnies d'assurance de tenter, par un effort d'ensemble, à faire rappeler ce statut.

Bien à vous,

(Signé) MacLENNAN & CLINE.

Nous comprenons qu'avant la modification de la Loi des Chemins de fer en 1911 le principe des assurances-feu, tel qu'appliqué aux pertes causées par le feu dont l'origine pouvait remonter à une compagnie de chemin de fer, était expliqué dans une longue série de décisions des tribunaux du Canada et d'autres pays. Ces décisions établissaient pleinement la loi: si les dommages étaient causés par le chemin de fer dans des circonstances qui le rendaient passible de poursuite par le propriétaire, alors, sur paiement au propriétaire de la somme totale de ses dommages, par la compagnie d'assurance, cette dernière avait droit de le supplanter et de poursuivre le chemin

de fer au nom du propriétaire ou en son nom propre en recouvrement de la somme des pertes. Sous l'empire de la modification de 1911, la compagnie ferroviaire est décrétée posséder un intérêt d'assurance sur toute propriété longeant sa ligne et suseptible d'être détruite par le feu de ses locomotives, et elle est ainsi autorisée à assurer cette propriété à son propre profit. On ne saurait s'opposer à cette partie de l'amendement, car une semblable assurance peut profiter à tous les intéressés. Toutefois, la clause qui affecte plus particulièrement les compagnies d'assurance est celle qui établit que si la propriété a été endommagée ou détruite par un feu venant d'un chemin de fer, la perte sera pour les fins de la loi réduite par la somme acceptée ou reçue par ou le propriétaire ou à son profit en raison de son assurance. De cette façon, la compagnie ferroviaire profite d'une assurance qui peut exister sur cette propriété, mais sans cependant contribuer d'une façon quelconque aux frais de l'assurance.

Notre objection à ceci est que le principe est faux. Nul compagnie d'assurance ne désirerait obtenir un revenu pour une assurance dont elle ne se tiendrait pas responsable, mais d'autre part, le chemin de fer est tenu pour ayant-droit au profit de l'assurance qu'il ne paye pas. Naturellement, le résultat sera de faire disparaître le sens de responsabilité que la compagnie devrait sentir, et de diminuer le soin qu'elle devrait raisonnablement prendre d'empêcher les feux le long de son tracé; et en conséquence le risque des pertes serait naturellement augmentée, pendant que les perspectives d'affaires profitables subiraient une diminution correspondante pour les compagnies d'assurance.

Autant que nous pouvons le savoir, personne, sauf les chemins de fer eux-mêmes, n'a pu demander d'apporter cette modification à la loi, et personne autre ne pouvait en profiter. Les compagnies d'assurance perdront certainement (si leurs polices ne sont pas abolies le long des chemins de fer), et de plus, les propriétaires intéressés sont presque certains eux aussi d'en souffrir; car, selon l'état de la loi, antérieurement à la modification, ils avaient droit de recevoir des compagnies d'assurance le paiement plénier de leur assurance, et la compagnie d'assurance, dans les cas seulement où cette somme était égale à la valeur totale des pertes, ou encore où la somme totale des pertes avait été payée, pouvait-elle exiger du chemin de fer sa proportion de responsabilité. De cette façon tout propriétaire qui protégeait son bien par une bonne police d'assurance était certain de ne rien perdre du tout dans un incendie provoqué par la négligence justiciable du chemin de fer. Je ne crois pas devoir prendre davantage votre temps au sujet de ces résolutions, car elles vous ont été pleinement communiquées déjà.

Le PRÉSIDENT: Quelque membre du comité désire-t-il interroger M. Chisholm?

M. NESBITT: Dans sa forme actuelle, le bill décrète que "Lorsque la compagnie a employé des appareils modernes et efficaces et que, par ailleurs, elle n'a été coupable d'aucune négligence, la somme totale d'indemnité recouvrable de la compagnie, sous le régime du présent article, des dommages subis par un demandeur du fait de la destruction ou du dommage de la propriété, devra, sous le régime du présent article, être réduite du montant reçu ou recouvrable par ce réclamant ou pour son bénéfice du chef de cette assurance." Comment cela vous affecte-t-il?

M. CHISHOLM: Je comprends que la nouvelle clause est virtuellement la même qu'auparavant.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Nesbitt fait remarquer qu'il y a eu changement important dans le bill, comme on l'a proposé en faveur des compagnies d'assurance. Comme M. Price a rédigé le bill, la compagnie d'assurance ne peut exiger le bénéfice de l'assurance qu'en réduction de sa responsabilité là où les chemins de fer ont employé des appareils modernes et efficaces et n'ont pas par ailleurs fait preuve de négligence. Si la compagnie a été coupable de négligence, elle ne peut pas exiger le bénéfice de l'assurance.

M. WEICHEL (à M. Lawrence): Puis-je demander s'il y a des pare-étincelles pratiques en usage à l'heure actuelle sur les chemins de fer, et qui tendent sérieusement à entraver la production de la vapeur?

M. LAWRENCE: Je suis incapable de répondre à cette question. La Commission des chemins de fer a fait des règlements rigoureux touchant le placement d'extincteurs sur les locomotives, entre autres des grilles, et les compagnies ont installé un réseau pare-étincelles dans la grille employée. C'est-à-dire qu'il y a maintenant une ouverture plus petite dans la grille en fil de fer, de sorte qu'il n'y a pas autant de chance pour l'échappement des flammes ou des brindilles. A certaines saisons de l'année, il faut outiller de cette façon les locomotives. La Commission des chemins de fer le décrète ainsi. Je crois que la disposition actuellement établie éliminera un grand nombre des feux qui sont venus de cette cause dans le passé. Je crois qu'il est presque impossible, à l'heure actuelle, à moins que quelque chose aille mal, qu'il s'échappe, par les mailles de cette grille, une étincelle assez grosse pour allumer un feu.

M. HARTT: Alors les compagnies de chemin de fer se conforment à l'ordonnance?

M. LAWRENCE: Oui, autant que je sache. Si quelques-unes s'en dispensent, elles peuvent payer des dommages. Autant que me l'enseigne l'expérience acquise dans la compagnie ferroviaire pour laquelle je travaille, je n'ai jamais entendu parler d'un feu allumé par nos locomotives depuis qu'elles sont outillées de cette façon.

M. WEICHEL: Y a-t-il quelque différence dans le charbon utilisé?

M. LAWRENCE: Pas dans le charbon utilisé dans notre partie du pays.

M. SINCLAIR: Des accidents peuvent se produire.

M. LAWRENCE: Très rarement, je crois.

M. SINCLAIR: Nous avons prévu les cas où se produisent des accidents.

M. LAWRENCE: Oui. Il peut arriver que des locomotives partent pour un voyage et que la grille se brise sur la façade; il peut y avoir un trou dans cette grille et la tire d'en-dessous peut pousser une flammèche au travers. Mais des hommes sont préposés à l'inspection de ces appareils, et ils font rapport à chaque voyage. On ne laisse pas partir la locomotive à moins que la grille ne soit en état.

M. WEICHEL: Cet outillage n'a-t-il pas entravé la production de la vapeur?

M. LAWRENCE: Un peu, aux débuts. Ainsi les compagnies ferroviaires avaient adopté un dispositif à placer près de l'extrémité avant de la chaudière—ou, comme nous l'appelons, la boîte à fumée, devant la chaudière—et qui devait nettoyer la grille si elle se bloquait. La grille est susceptible de se bloquer et c'est ce qui causa quelque désagrément aux débuts après l'installation de la grille. Je crois cependant qu'on y a remédié.

M. WEICHEL: Pourquoi ne pas installer un pare-étincelles pratique?

Le PRÉSIDENT: M. Smith, député, est ici pour être interrogé. Si vous n'avez rien de plus à demander à M. Chisholm, je prierai M. Smith de nous adresser la parole.

M. SMITH, député: J'ignore si je suis ici pour me faire entendre. Je suis intéressé dans une de ces compagnies d'assurances mutuelles et j'aimerais à accentuer ce que M. Chisholm a dit ici ce matin. Touchant la question de M. Weichel, nous savons par expérience que si la locomotive peut être raisonnablement outillée, il se peut que le feu se déclare à vingt ou trente milles du bureau-chef, et il se peut que nous n'en sachions rien avant quelques jours.

Puis il est presque impossible de trouver l'origine du feu. C'est là notre expérience. J'ajouterai qu'il y a trois ans nous avons eu une affaire comme celle dont parle M. Chisholm. La compagnie ne fut avertie de l'incendie que quatre ou cinq jours après. Le feu s'était déclaré sous la voie, avait passé la clôture et avait couru une dizaine de perches jusqu'à une grange qui était vite devenue la proie des flammes. Le Pacifique-Canadien admit tout d'abord qu'il devait payer des dommages-intérêts,

mais je suppose qu'il était beaucoup comme la compagnie à laquelle j'ai l'honneur d'être lié; il avait peut-être oublié la loi. Je puis vous assurer qu'il donna à l'affaire toute l'attention voulue avant de payer, avec, naturellement, comme résultat, qu'il nous fallut débourser l'assurance et que nous n'eûmes rien du tout. Il me semble que si le chemin de fer a de nombreux droits et qu'il est convenable que nous les lui accordions, la compagnie d'assurance a tout de même de nombreux droits elle aussi. Il résultera de l'adoption des clauses, telles qu'elles existent aujourd'hui dans le bill à l'étude, que les compagnies d'assurances mutuelles refuseront sous peu d'accepter des risques sur des bâtiments contigus à la voie ferrée; et cela, à mon avis, serait très malheureux. Ces gens ont de nombreux droits et ce ne serait aucune source de plaisir, mais simplement une question d'affaires, pour la compagnie, de refuser les risques de ce genre.

C'est à peu près tout ce que j'ai à dire, sauf que notre expérience est très semblable à celle de M. Chisholm, et j'ose dire des autres compagnies d'assurances mutuelles.

M. SINCLAIR: J'aimerais être renseigné sur ce point. Comme je le comprends, cet article dit que le chemin de fer est passible de payer dans tous les cas $5,000, qu'il soit ou non coupable de négligence.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est exact.

M. SINCLAIR: Quel est le but d'assurer la propriété si le chemin de fer doit payer? Pourquoi les assurances mutuelles assureraient-elles, si les propriétaires sont certains de toucher $5,000, à moins que la propriété vaille davantage et qu'ils veuillent garantir l'excédent.

L'hon. M. MURPHY: La réponse à ceci, je suppose, est que le jour où l'assurance est prise on ignore si la propriété sera détruite par une étincelle de locomotive ou par un autre agent.

M. SMITH: On assure pour d'autres risques que la locomotive. Si le feu vient d'une locomotive, c'est une question, mais il peut venir de cinq ou six autres causes.

M. NESBITT: Vous pouvez inclure dans vos polices une clause assurant contre tous les risques, sauf les pertes venant du feu provoqué par les étincelles de locomotive.

M. SMITH: Je crains que non.

M. NESBITT: Oh, oui.

M. SINCLAIR: C'est chose commune que d'excepter certains risques.

M. SMITH: Je crois que les compagnies mutuelles ont décidé qu'elles ne le pouvaient pas.

M. NESBITT: Je n'y puis rien. Je connais moi-même les assurances. Je sais que les compagnies peuvent excepter tout ce qu'elles veulent. C'est une simple question d'entente entre l'assuré et la compagnie. Ils peuvent inscrire tout ce qu'ils veulent.

M. SMITH: Nous ne pouvons pas assurer les automobiles.

M. NESBITT: Vous le pouvez en prenant la patente voulue.

M. SMITH: Une compagnie mutuelle ne le peut pas.

M. NESBITT: Si vous prenez une patente, vous le pouvez.

M. SINCLAIR: C'est la chose la plus simple du monde. Certaines polices garantissent contre les accidents de foudre et d'autres ne le font pas. C'est commun exclure certains risques dans de certaines polices, et il n'y a aucune entrave à faire une convention de ce genre, et il m'est clair que cela embrasserait le cas actuel; si le feu éclatait par toute autre cause, la compagnie d'assurance paierait. Si le feu venait d'étincelles de locomotive, la compagnie de chemin de fer paierait.

M. SMITH: Je ne crois pas que les compagnies d'assurances mutuelles se plaindraient beaucoup si vous établissiez très clairement qu'elles peuvent inscrire une clause de cette nature dans leur police.

M. NESBITT: Presque toutes les compagnies mutuelles relèvent de la loi provinciale. M. Smith dit que les compagnies d'assurances retrancheraient leurs risques. Cela me semble être un point de vue extrême. Dans ma région, où nous avons de nombreux chemins de fer, je ne puis pas me souvenir d'un seul feu venant d'un train, sauf un incendie de récolte. Je ne puis pas me rappeler qu'un bâtiment ait été détruit par le feu d'une locomotive depuis dix ans. Les compagnies d'assurances font affaires pour assurer contre le feu, et si elles n'avaient pas d'incendies de temps à autres elles n'auraient pas du tout d'assurances. Comme question de fait cela serait une vue extrême à mon avis, pour les compagnies mutuelles, et je sais que les grandes corporations n'embrasseront pas ce sens parce qu'elles consentent parfaitement à assurer les propriétés tout à fait voisines du chemin de fer.

M. SMITH: Mais examinez la taxe qu'elles exigent.

M. NESBITT: Pas beaucoup plus.

M. SMITH: Presque le double.

M. NESBITT: Je représente des compagnies mutuelles et d'autres à fonds social et je puis dire que ce n'est pas beaucoup plus. Les assurances sont tenues de courir leur risque. C'est pour cela qu'elles sont dans les affaires.

M. SMITH: Sans doute que c'est partie de leur commerce.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler m'a demandé, ne pouvant pas être présent ce matin, de suspendre l'article en question; après que les représentants des compagnies d'assurance auront expliqué leur posture, je crois qu'il vaudra mieux suspendre et prendre l'étude des autres articles.

M. NESBITT: Je voudrais connaître l'avis de M. Chisholm sur les quelques lignes que je lui ai lues. Il nous faut des chemins de fer aussi bien que des assurances, et si les compagnies ferroviaires prennent toutes les précautions voulues, n'est-il pas juste de leur donner le droit qui leur est garanti dans le présent article?

M. CHISHOLM: Je le suppose.

M. NESBITT: Je partage beaucoup l'avis de M. Smith sur la presque impossibilité de prouver qu'elles ont pris toute ces précautions. M. Lawrence dit qu'on permet rarement à une locomotive de quitter la gare avant l'inspection de la cheminée. Je n'en sais rien.

M. JOHNSTON, C.R.: L'obligation de prouver l'inspection retombe sur le chemin de fer, sous l'empire de la loi actuelle. La compagnie ferroviaire est rendue responsable de négligence afin que, pour échapper à cette responsabilité elle doive prouver que la locomotive a été inspectée. Il n'y a pas sur ce point de doute quant à la loi.

M. SMITH: C'est l'une des difficultés. Nous ne voulons pas aller aux tribunaux. Plusieurs des compagnies d'assurance ne peuvent pas lutter contre les grosses compagnies de chemin de fer.

M. NESBITT: J'ai découvert tout le contraire. La petite corporation gagne d'ordinaire avec le jury.

M. SMITH: La compagnie ferroviaire peut vous combattre jusqu'à la fin.

M. NESBITT: La partie de l'article qui me semble la pire est le paragraphe qui limite la somme à $5,000. Je ne vois pas pourquoi nous devrions établir cette limite. Je crois que le réseau devrait payer les pertes.

M. WEICHEL: M. Nesbitt doit savoir qu'il y a de nombreuses compagnies d'assurance dans ma ville natale de Waterloo, et je désire me renseigner davantage sur cette question. Je demanderai donc qu'on la reprenne plus tard.

M. NESBITT: Nous n'avons pas atteint l'article ce matin. Nous entendons simplement ces messieurs.

Le PRÉSIDENT: Vous avez présenté votre plaidoirie, M. Chisholm?

M. CHISHOLM: Oui.

Sur l'article 350—Transport des postes de Sa Majesté.

Le PRÉSIDENT: J'ai une lettre du brigadier-général Biggar, directeur général des fournitures et transports. Elle se lit comme suit:

OTTAWA, CANADA, 30 avril 1917.

Au Secrétaire du comité parlementaire,
Touchant la Loi des Chemins de fer,
Chambre des Communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Auriez-vous l'obligeance de me laisser savoir, par écrit ou par téléphone, vers quelle époque l'article 350 doit être étudié, car je désire être présent et proposer une modification. Je vous en serai très reconnaissant.

Bien à vous,

J. LYONS BIGGAR, brig.-général,
Directeur général des fournitures et transports.

Le colonel Biggar est ici présent. Le comité désire-t-il l'entendre?

Le brig.-général BIGGAR: Je veux attirer votre attention sur une partie maintenant inutile de cet article. En voici la teneur:

"Le service de Sa Majesté sera en tout temps sur réquisition du directeur général des postes, le commandant des troupes, ou toute personne ayant la surintendance...."

Nous avions anciennement un commandant des troupes, lors de la rédaction de l'ancienne loi, mais nous n'en avons plus. Les troupes sont dirigées par ce que nous appelons le conseil de la milice, et je suggère qu'au lieu des mots "commandant des troupes," nous insérions les mots "le ministre de la Milice, ou le sous-ministre de la Milice."

Modification adoptée.

Sur l'article 313—Trafic, taxes et tarifs.

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai dans ma copie de la loi une note indiquant que dans la troisième ligne du paragraphe 8 de l'article 313, le président de la Commission suggérait que les mots "ou rendre une ordonnance dans tous les cas où elle le juge à propos" soient biffés. Avez-vous une note à cet effet, monsieur Blair?

M. BLAIR: Oui.

M. NESBITT: Pourquoi ces mots sont-ils là?

M. JOHNSTON, C.R.: Je l'ignore.

M. NESBITT: Supposons qu'on les biffe, qu'en résultera-t-il?

M. JOHNSTON, C.R.: Cela signifiera que la Commission devra rendre des ordonnances d'application générale.

M. NESBITT: M. Price, le rédacteur, dit-il pourquoi ces mots ont été insérés?

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne crois pas qu'il fasse de commentaire.

M. NESBITT: Cela me semble inutile.

M. SINCLAIR: Y a-t-il distinction entre "généralement" et un "cas particulier"? On lit: "La Commission peut faire des règlements d'application générale."

ANNEXE No 2

M. JOHNSTON, C.R.: Je remarque que M. Price fait un commentaire. Le voici:

> "Dans le paragraphe 8, les mots 'ou rendre toute ordonnance dans tous les cas où elle le juge à propos' ont été insérés pour indiquer clairement que la Commission peut traiter des cas spécifiques."

Sir Henry Drayton est évidemment d'avis que ces mots devraient être d'application générale.

M. NESBITT: Je penche plutôt pour l'avis de M. Price.

M. SINCLAIR: Je crois que l'article est parfait.

M. JOHNSTON, C.R.: Je suppose que l'idée de sir Henry est d'embrasser largement la question par une réglementation générale et prévenir probablement bon nombre de suppliques secondaires.

M. NESBITT: Oui, je comprends cela, mais bien des choses se présentent dans les transports par chemin de fer et qui ne se produiront peut-être pas une fois l'an.

Article est adopté.

M. McMASTER, C.R.: Nous avons hier discuté un paragraphe "E" qu'on voulait ajouter à l'article 313, et je désire soumettre au comité la rédaction que j'ai préparée.

M. JOHNSTON, C.R.: Prenons votre clause et montrons-la à M. Chrysler.

M. McMASTER, C.R.: Le paragraphe projeté "E" se lira comme suit:

> "Fournir tout autre service découlant du transport ou de l'occupation de voiturier, ou qui peut être coutumier ou usuel dans l'occupation de voiturier selon que la Commission l'ordonnera de temps à autre; et devra maintenir et continuer tous les services actuellement établis, à moins qu'ils ne soient interrompus par ordonnance de la Commission."

En ce moment même, nous avons une foule de privilèges contingents qui peuvent ou non tomber sous une autre définition de la loi. Tout privilège contingent que nous possédons et que nous avons de coutume et d'usage possédé et dont nous jouissons à l'heure actuelle, ne nous devrait pas être enlevé, à moins, à notre avis, que la Commission ne l'ordonne.

M. JOHNSTON, C.R.: Consentez-vous à limiter cela à ce que vous avez maintenant et à ce qui est maintenant d'usage?

M. McMASTER: Oui, je n'insiste pas tant sur la première partie de la clause que sur la dernière, si le comité croit qu'il vaut mieux de l'exprimer ainsi, mais nous ne voulons pas qu'on nous enlève quelques privilèges sous le prétexte technique que nous n'en jouissons pas actuellement. Si c'est quelque chose qui nous appartient on ne doit pas nous l'enlever, à moins que la Commission ne l'ordonne, que ce soit trafic ou commodité, ou que cela tombe ou non sous l'une de ces expressions. Je le démontrerai par un certain nombre de choses dont nous jouissons à l'heure présente. Ainsi, le droit de moudre en transit si c'est nécessaire, le droit d'arrêt, la crête, et plusieurs choses au sujet desquelles la discussion peut justement ou non éclater quant à savoir si elles sont comprises dans l'une des autres clauses. Si telle était la pratique ordinaire, si nous avons joui de ce privilège, nous ne voulons pas qu'on nous l'enlève sans l'avis de la Commission.

M. JOHNSTON, C.R.: Ne pourrait-on pas réduire à la plus simple expression et dire:

> "Fournir tout service d'usage et de coutume découlant de l'occupation de voiturier et selon que de temps à autre la Commission l'ordonnera; et devra maintenir et continuer tous ces services qui sont maintenant établis, à moins qu'ils ne soient discontinués par ordonnance de la Commission."

Ceci enlèverait les mots "contingent découlant du transport ou de l'ocupation d'un voiturier."

M. McMaster, C.R.: Je n'y vois pas d'objection.

M. Nesbitt: Je n'aime pas le mot "non."

M. McMaster, C.R.: Biffez-le.

M. Johnston, C.R.: Laissez tout simplement "et de coutume." Je crois que vous aurez meilleure chance si vous biffez les mots "découlant du transport ou de l'occupation du voiturier."

M. McMaster, C.R.: Oui.

M. Sinclair: Serait-ce une loi générale dans tout le Canada?

M. McMaster, C.R.: Oui.

M. Sinclair: Y aurait-il quelque différence si la coutume d'une province n'était pas celle d'une autre? Ce qu'on entend serait-il précis?

M. McMaster, C.R.: Il y a des trafics qui ne se font que dans l'est, et d'autres dans l'ouest seulement. Quelques-unes des coutumes ne seraient pas d'application universelle, car le trafic ne serait pas fait.

M. Sinclair: S'il était d'usage en Nouvelle-Ecosse de transporter du bois et de permettre de le descendre du train pour le mettre en œuvre....

M. McMaster, C.R.: C'est une des choses que nous avons en vue.

M. Sinclair: L'appliquerait-on dans un endroit où ce n'est pas coutumier?

M. McMaster, C.R.: Je ne le crois pas, mais je crois que c'est la coutume en Ontario.

Le Président: Je comprends que l'article est suspendu.

M. McMaster, C.R.: En tout cas la Commission peut casser le droit si la coutume devient surannée.

M. Johnston, C.R.: Serait-il possible d'adopter le reste de l'article et de suspendre le paragraphe en question?

Le Président: Donc le reste de l'article est adopté et ce paragraphe reste en suspens.

M. Johnston, C.R.: Sir Henry Drayton suggérait que les mots "Ou peut rendre une ordonnance dans tous les cas où elle le juge à propos."

Article adopté; paragraphe suspendu.

Sur l'article 315—Egalité sur les taxes et facilités.

M. Johnston, C.R.: Dans l'ancienne loi on lisait "toutes semblables taxes." Le mot "semblables" est inutile. Les mots "ou véhicules" sont ajoutés dans le premier paragraphe de l'article, et les mots "ligne ou route" remplacent "portion de la ligne ferrée".

Puis le paragraphe 3 se lisait anciennement "les taxes pour quantités plus grandes, nombres plus forts ou distances plus longues." Le mot "wagonnée" ne paraissait pas dans la loi ancienne.

M. Nesbitt: Il n'est pas usuel d'accorder un taux inférieur à moins d'une wagonnée?

M. Johnston, C.R.: Non.

M. Nesbitt: Le mot "quantités" n'est pas aussi précis que "wagonnée."

Article adopté

ANNEXE No 2

Sur l'article 316—Fonds commun prohibé.

M. JOHNSTON, C.R.: M. McMaster s'opposait hier à cet article.

M. McMASTER, C.R.: J'ai copié de la *Interstate Commerce Act.* Ce qu'on cherche dans cette mesure et ce à quoi nous voulions nous conformer se trouve dans l'article 5 de la loi, qui se lit comme suit:

> " Qu'il sera illégal pour tout voiturier ordinaire, subordonnément aux dispositions de la présente loi, d'être partie à un contrat, une convention ou une combinaison avec tout autre voiturier ordinaire pour la centralisation des transports des résultats différents et concurrents, ou de diviser entre eux le tout ou partie des profits collectifs ou nets des recettes de semblables réseaux et dans chaque cas d'entente des transports comme susdit, jusqu'à jour de sa continuité, sera décrété un délit séparé."

M. NESBITT: C'est exactement ce que je vous ai dit hier. Ce serait la centralisation, c'est là le délit, puis la division des recettes.

J'ai fait des recherches pour savoir ce qu'avait en vue la loi américaine, et j'ai trouvé qu'on s'entendait souvent, au sujet des consignations des grands expéditeurs, pour qu'il n'y ait pas de concurrence entre les chemins de fer, mais que chacun d'eux prenait les consignations qu'on lui donnait et qu'on concentrait les profits pour ensuite les répartir. Par conséquent, l'expéditeur n'avait pas de concurrence et ne profitait pas du fait qu'il y avait plusieurs chemins. La loi américaine a rendu ce système impossible, et notre loi à nous dit: " à moins que la Commission des chemins de fer ne le permette ". Pourquoi le permettrait-elle?

Le PRÉSIDENT: Est-elle censée le permettre?

M. McMASTER, C.R.: Je ne le crois pas.

M. PELTIER: Sous l'empire du tarif, sujet à l'approbation de la Commission, pourrait-il y avoir une concentration profitable?

M. McMASTER: Il se pourrait que nous perdions des facilités. Il ne s'agirait peut-être pas de nous imposer un taux plus élevé, mais nous n'obtiendrions peut-être pas un service aussi prompt ni les mêmes facilités. Lorsqu'un chemin de fer serait certain d'obtenir la moitié de notre trafic quoi qu'il arrive, il n'aurait plus l'ambition de transporter nos marchandises promptement ni de faciliter en aucune manière le transport de nos marchandises.

M. NESBITT: La concentration des recettes serait une mauvaise chose, mais je n'abonde pas dans le sens de M. McMaster lorsqu'il dit qu'il ne serait pas suffisant de laisser le contrôle entre les mains de la Commission. Je ne puis m'imaginer que la Commission permette la concentration. C'est ma manière de comprendre.

M. McMASTER: Je ne crois pas qu'elle y consente.

M. SINCLAIR: Qu'arriverait-il si cela était biffé, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: M. McMaster ne veut pas que cela soit biffé.

M. McMASTER: Je veux biffer les mots " sans qu'une permission à cet effet n'ait été obtenue de la Commission ", de manière à ce que la défense soit absolue, comme dans la loi concernant le commerce entre Etats.

M. SINCLAIR: Si vous biffiez ces mots, qu'est-ce qu'il arriverait? Qui en souffrirait?

M. NESBITT: Et qui mettrait la loi en opération si les compagnies de chemins de fer faisaient une concentration?

M. JOHNSTON: Je ne sais pas si les compagnies de chemins de fer veulent que les mots soient maintenus. Il doit y avoir quelque raison à cela, parce que le comité se rappellera que M. Chrysler disait hier, qu'il voulait parler sur la question. J'aimerais signaler à M. McMaster ces deux sauvegardes qui sont prévues dans la loi. D'abord,

la compagnie n'a le droit de conclure aucun marché en vue d'une concentration sans avoir obtenu une permission à cet effet de la Commission. Ensuite, il lui est aussi défendu de faire aucune entente en vue d'une concentration sauf suivant les dispositions de la présente loi.

M. McMASTER: C'est cela.

M. GREEN: Je crois que l'article est très bien, tel quel.

Le PRÉSIDENT: Les dispositions mentionnées par M. Johnston ne répondent-elles pas à vos objections, M. McMaster?

M. McMASTER: Je suppose que nous pouvons compter sur la Commission des chemins de fer pour ne pas donner ce droit aux compagnies de chemins de fer. Je ne crois pas que la Commission le fasse jamais.

M. JOHNSTON: Et alors, la loi elle-même ne semble pas leur en donner le droit.

M. McMASTER: La loi semble être prohibitive. Sans doute, la Commission ne donnera jamais un tel droit aux compagnies de chemins de fer ni ne contribuera à la leur faire obtenir.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité que l'article reste tel qu'il est?

Article adopté tel qu'amendé.

Article 332—Tarifs de concurrence.

M. JOHNSTON: On a ajouté deux lignes à cet article: "ou peut (il s'agit de la Commission), à tout événement, rendre une ordonnance spéciale ou donner des instructions pour permettre qu'un tel tarif entre en vigueur de la manière que désignera la Commission".

M. SINCLAIR: Tous ces articles concernant le tarif, pris en bloc, veulent-ils dire que les compagnies ne peuvent pas réduire leurs taux sans la permission de la Commission?

M. JOHNSTON: Les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas faire cela, c'est expressément défendu. Cela constitue un passe-droit et c'est expressément défendu par un article que nous avons adopté.

L'hon. M. LEMIEUX: Un passe-droit au détriment de qui?

M. NESBITT: Des rivaux, des concurrents.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce n'est pas le but de la question de M. Sinclair. Elle se rapportait au fait qu'une compagnie ne peut pas réduire son tarif en faveur du public sans la permission de la Commission.

M. JOHNSTON: Je ne crois pas que ce soit ce que M. Sinclair a demandé.

M. SINCLAIR: Je vais vous dire ce que j'entends. Supposons qu'un homme a 20 tonnes de marchandises à Vancouver. Il se présente à chaque compagnie de chemin de fer transcontinental pour demander à quel taux il peut faire transporter sa marchandise à Montréal. Peut-être obtiendra-t-il un meilleur taux du Pacifique-Canadien que du Grand-Tronc-Pacifique. Alors il confie sa marchandise à la première compagnie. Une transaction comme celle-là est-elle défendue?

M. JOHNSTON: Cela est absolument défendu.

L'hon. M. LEMIEUX: Alors, si une compagnie de chemin de fer consent à réduire ses taux, la Commission peut s'y opposer.

M. JOHNSTON: En vertu de l'alinéa (*a*), paragraphe 3, article 317, une compagnie n'a pas la permission de donner une préférence ou un avantage indu ni irraisonnable à aucune personne ni à aucune compagnie.

M. NESBITT: Il n'y aura pas de difficulté si les compagnies veulent réduire les taux.

M. JOHNSTON: C'est-à-dire si elles le veulent toutes.

Article adopté.

ANNEXE No 2

Article 333—Tarifs des voyageurs.

M. Macdonell: Cet article concerne-t-il les billets d'abonnement sur un territoire défini près des grands centres?

M. Johnston: Non.

M. Macdonell: Parce que la cité de Toronto et d'autres municipalités voudraient être entendues au sujet des billets d'abonnement.

Le Président: Je puis dire que le député de Peel (M. Blain) voudrait aussi parler sur la question. La ville de Brampton, dans sa circonscription, a subi un passe-droit en faveur d'un autre endroit aussi éloigné de Toronto que Brampton.

M. Macdonell: Il y a eu des plaintes au sujet des billets d'abonnement, à partir de certains endroits, le long du bord du lac, près de Toronto. Je crois que M. Blair en sait quelque chose.

M. Blair: L'article 345 concerne les billets d'abonnement.

M. Macdonell: J'avais en vue les cas de certaines gens qui demeurent à une distance de disons 18, 20 et 25 milles des grandes villes comme Toronto et Montréal. En été les compagnies de chemins de fer accordent des taux réduits aux gens demeurant à une certaine distance des grandes villes. A d'autres gens qui demeurent à des distances semblables, dans d'autres régions, on n'accorde pas les mêmes avantages. Une plainte a été faite à ce sujet et l'affaire est venue deux fois devant la Chambre des Communes.

M. Blair: Cela viendrait dans l'article 345.

Article adopté.

Article 341—Production et publication des tarifs communs.

M. Johnston: M. Maclean a suggéré de faire un changement dans la 6e ligne de cet article, de manière à ce que le passage se lise comme suit: " jusqu'à ce que ce tarif soit remplacé par un autre tarif ou rejeté par la Commission ".

M. Nesbitt: Cela est superflu, n'est-ce pas?

M. Johnston: La suggestion veut dire que cela devrait être " jusqu'à ce que ce tarif soit remplacé par un autre tarif ".

Le Président: Va-t-on ajouter les mots " par un autre tarif " dans l'article?

Article amendé adopté.

Article 345—Prix réduits et transport gratuit.

M. Johnston: Maintenant, nous voilà à l'endroit où nous pouvons parler des billets d'abonnement.

M. Macdonell: Je demanderais que cet article soit laissé en suspens parce qu'il y a plusieurs personnes qui désirent être entendues à ce sujet.

L'hon. M. Lemieux: J'aimerais savoir ce que M. Blain a à dire au sujet de cet article.

M. Sinclair: Qu'en pensez-vous, M. Blain?

M. Blain: Ce que j'ai à dire se rapporte aux billets d'abonnement. Il s'agit d'une chose à laquelle la ville de Brampton où je réside est fortement intéressée. Il y a quelques années, nous avions des billets d'abonnement entre Brampton et Toronto, qui est à une distance de 21 miles par chemin de fer. Le privilège a été révoqué et mes concitoyens en demandant au Grand-Tronc de le rétablir ont subi un refus.

L'hon. M. Lemieux: Pour quelle raison?

M. Blain: Parce que la compagnie n'accordait pas de billets d'abonnement, disait-on, dans cette région. Nous avons cependant trouvé que Oakville, placée de la même

manière que nous et exactement à la même distance de Toronto par chemin de fer, bénéficiait du taux des billets d'abonnement. Nous prétendons que cela constitue un passe-droit au détriment de Brampton. La distance entre Toronto et Brampton est exactement la même que celle entre Toronto et Oakville, et cependant Oakville bénéficie des taux des billets d'abonnement, ce qui lui donne un grand avantage sur Brampton. Je suggérerais d'amender la loi des chemins de fer de manière à obliger les compagnies de chemins de fer à donner des billets d'abonnement dans un certain rayon—disons 25 ou 30 milles ou une distance quelconque qu'on pourra déterminer—autour de chaque cité du Canada, pour mettre tout le monde sur le même pied.

L'hon. M. Lemieux: Diriez-vous chaque cité?

M. Blain: Ce que le comité jugera convenable. Brampton est une ville de comté, mais Oakville n'en est pas une, bien qu'elle ait environ la même population et soit à la même distance de Toronto. Ce passe-droit a pour résultat que des gens qui préféreraient vivre à Brampton, s'ils pouvaient obtenir des taux plus réduits, leur permettant d'aller faire des affaires à Toronto, résident à Oakville parce qu'ils ne peuvent plus avoir de billets d'abonnement pour Brampton. Elles laissent Brampton de côté et vont résider à Oakville d'où elles peuvent tous les jours aller à Toronto pour faire des affaires et revenir.

M. Macdonell: Je puis dire que les gens d'un certain nombre d'autres endroits du voisinage de Toronto ont fait une plainte semblable à celle que M. Blain exprime. Il y a certaines autres régions qu'on pourrait appeler des régions favorisées qui ont des taux d'abonnement. On dit qu'à Montréal les chemins de fer ont établi un système comme celui que mentionne M. Blain et ont établi des zones de quelque 25 ou 30 milles, donnant un taux réduit uniforme dans ce rayon.

M. Nesbitt: Voulez-vous les forcer à donner des billets d'abonnement?

M. Macdonell: Nous voulons les empêcher de faire des passe-droits entre des gens qui résident à la même distance d'un grand centre.

M. Nesbitt: Les chemins de fer donnent des billets de fin de semaine à un taux réduit à partir des cités.

M. Blain: Tout le monde a droit aux billets de fin de semaine.

M. Nesbitt: A partir des cités, mais non des villes.

M. Blain: Oakville a droit aux billets d'abonnement, mais non Brampton.

M. Macdonell: Je suggérerais que M. Blain rédige une clause appropriée et la soumette au comité—quelque chose qui empêcherait les passe-droits.

L'article est laissé en suspens.

Article 353—Voyageurs qui refusent de payer leur place.

M. Johnston: Cela ajoute simplement les mots: « ou de montrer et remettre son billet, lorsque le chef du train le demande, peut être expulsé ».

L'hon. M. Lemieux: Il y avait un train qui circulait entre Rigaud et Montréal, et il est survenu une difficulté simplement parce que le voyageur ne comprenait pas le chef du train. Je n'insisterai pas pour que tout chef de train, dans notre province, parle les deux langues, mais nous devrions édicter quelque chose pour protéger le public contre les interventions injustes.

M. Nesbitt: Qu'un homme parle l'anglais, le français, l'allemand ou toute autre langue, si le chef du train s'approche et lui tend la main, il n'y a personne qui ne comprendra pas ce qu'il veut.

M. Sinclair: Je n'aime pas les mots: « ou près d'une habitation ». Cela permet au chef de train de faire descendre un homme avec son bagage entre les stations.

M. Nesbitt: Il devrait l'expulser à la station suivante.

M. Macdonell: Un homme peut monter sur un train honnêtement et s'apercevoir qu'il n'a pas d'argent.

Le Président: Est-ce le désir du comité que les mots " ou près d'une habitation " soient biffés?

M. W. L. Scott, C.R.: Cela veut dire que toute personne qui désire voyager gratuitement d'une station à l'autre peut le faire. Supposons qu'un homme veut aller à la station suivante. Il peut monter sur le train et on doit le transporter là. Il voyage gratuitement.

L'hon. M. Lemieux: Mais il ne part pas de cette station, il rencontre l'agent de police. M. Scott appartient à la *Humane Society*. Je lui demanderais s'il pense qu'une dame jeune ou âgée, voyageant sur un chemin de fer et ayant honnêtement oublié son porte-monnaie devrait être expulsée entre deux stations?

M. Scott: Ne pensez-vous pas qu'on peut compter sur le chef du train pour agir d'une manière judicieuse? Cela est dans la loi depuis plusieurs années et il y a eu très peu de plaintes.

L'hon. M. Lemieux: Dans le cas dont parle M. Scott, l'individu serait mis entre les mains d'un agent de police au prochain arrêt.

M. Sinclair: Je ne comprends pas le motif de votre objection, parce que l'article dit que tout voyageur doit donner son billet à la demande du chef de train. Cela se rapporte aux voyageurs qui ont des billets et qui veulent descendre à un arrêt régulier, mais cela ne concerne pas le voyageur qui veut descendre à une maison entre deux stations.

M. Scott: Ce n'est pas là mon argument; l'argument que je veux faire valoir est celui-ci: Supposons qu'un homme monte à la station "A" pour descendre à la station "B" et ne paye pas sa place. Si cet article est amendé tel qu'on le propose, cet homme aura atteint sa destination avant qu'on puisse le faire descendre. Il aura obtenu ce qu'il voulait. L'article tel qu'il est, stipulant que cet homme peut être expulsé entre les stations près d'une habitation quelconque, embarrassera les gens qui pourraient être disposés à prendre avantage de la stipulation portant qu'ils doivent être transportés à la station suivante. Si, d'un autre côté, l'homme sait qu'on ne le transportera pas gratuitement à la station suivante et qu'on peut le faire descendre n'importe où entre les stations, il ne sera pas disposé à prendre le risque. Je soumets que ce serait une grande erreur d'enlever les mots " ou près d'une habitation " tel qu'on le propose; ces mots sont dans la loi depuis longtemps et devraient y rester.

M. Macdonell: En vertu de l'article 354, si un homme refuse ou néglige de payer sa place, il est passible d'être poursuivi pour ce fait.

M. Peltier: Ayant manié plusieurs centaines de mille voyageurs, comme chef de train, dans le passé, et ayant de l'expérience pratique, je tiens à appuyer, comme M. Scott, sur le fait que cette disposition est dans la loi depuis un grand nombre d'années. Quand j'étais sur un convoi de voyageurs, en 1874 ou 1875, c'était la loi. Si l'on adopte l'amendement proposé à cet article, ces gens qui voudront faire un voyage gratuit entre deux stations apprendront vite que la loi a été amendée et en profiteront. De cette manière ils seront sûrs de faire un voyage gratuit en montant sur un train sans argent, sachant que les chefs de trains seront obligés de les transporter à la station suivante. Et ce n'est pas la seule difficulté qui surgit au sujet de cette catégorie de personnes. Si un homme cherche réellement à faire son chemin, il est beaucoup mieux de le faire descendre près d'une maison ou d'un endroit où on pourra s'occuper de lui que de le transporter à la station suivante et de le faire mettre en prison pour avoir simplement désiré ce que tout homme désirerait dans les mêmes circonstances, s'épargner une longue marche. Aucun chef de train n'aime à mettre un homme entre les mains de la police à la station suivante, simplement parce que cet homme n'a pas le sou. Voilà en pratique de quelle manière le chef de train voit la chose.

M. Sinclair: Où trouvez-vous dans ces clauses quelque chose qui empêche le chef de train de faire cela?

M. PELTIER: Il n'y a rien dans ces clauses, c'est à l'amendement proposé que je m'oppose. La clause est très bien telle qu'elle.

M. SINCLAIR: Si les mots "ou près d'une habitation" sont biffés quel sera le résultat? Pensez-vous que cela empêcherait le chef de train de mettre l'individu entre les mains de la police à la station suivante?

M. PELTIER: Si ces mots sont biffés et s'il est stipulé que le chef de train doit transporter son voyageur à la prochaine station, cela ne fera pas de différence pour ce qui est du chef de train, mais pour ce qui est de la compagnie, cela va créer un état de choses tel que les gens vont essayer de jouer la compagnie et de voyager gratuitement jusqu'où ils désireront aller. Ils attendront à la station où on les aura expulsés et prendront le train suivant dans la même direction, ce qui leur épargnera de l'argent. Maintenant, dans le cas d'une femme ou de toute autre personne ayant perdu son billet, aucun chef de train n'agira sans d'abord faire enquête. Si la personne prétend avoir acheté son billet et l'avoir perdu, le chef de train jugera pas mal par l'apparence de la dame ou du monsieur, et s'il croit qu'il s'agit d'une personne respectable, il prendra des mesures pour savoir par télégraphe si elle lui dit la vérité ou non avant de la faire descendre. Je ne parle que pour le chef de train, mais les compagnies ont des droits aussi.

M. NESBITT: Je crois qu'il y a beaucoup de bon dans ce que dit M. Scott.

Article suspendu.

Article 357—Remboursement des taxes.

M. JOHNSTON, C.R.: Voici une des clauses dont parlait M. McMaster.

M. MCMASTER, C.R.: C'est la clause qui, d'après M. Chrysler et moi-même, devrait être amendée. J'ai rédigé un amendement, mais je n'ai pas eu l'occasion de le montrer à M. Chrysler. J'ai fait dactylographier l'amendement et j'en ai transmis une copie à M. Johnston et une autre au président.

Article suspendu.

Article 358--Trafic par eau.

M. MCMASTER, C.R.: J'ai examiné la loi du commerce entre états à ce sujet, et en tant que je puis voir, la Commission du commerce entre états ne peut s'occuper du transport par eau que lorsqu'il se fait par une compagnie de chemin de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Il n'y a pas de doute là-dessus.

M. MCMASTER, C.R.: En tant que je comprends la loi, la Commission du commerce entre états n'a pas les pouvoirs qu'elle était supposée avoir et j'ai cru bon de signaler le fait au comité. Ce que la Commission du commerce entre états contrôle, c'est "tout agent de transport ordinaire faisant le transport des voyageurs ou de la marchandise complètement par chemin de fer, ou partie par chemin de fer et partie par eau, lorsque tout le parcours est sous le même contrôle, gérance ou contrat pour une expédition en un transport continu," ce qui ressemble beaucoup à la première partie de la Loi, mais ne ressemble pas du tout à ce que veut dire la seconde partie.

M. MACDONELL: De quelle date est la disposition que vous venez de lire?

M. MCMASTER, C.R.: Du 1er janvier 1917.

M. NESBITT: Je crois que c'est bien.

M. MCMASTER, C.R.: Je n'ai pas lu toute l'affaire, et il se peut que je me trompe dans les conclusions, mais c'est en tant que j'ai eu le temps d'y regarder ce matin.

M. MACDONELL: Cet article est extrêmement important, et il serait désirable que le ministre des Chemins de fer vienne avant que nous en disposions.

L'article est suspendu.

Le comité s'ajourne jusqu'au mardi, 15 courant.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
15 mai 1917.

Le comité s'assemble à 11 a.m.

Le PRÉSIDENT: Les représentants de l'Association de la Marine canadienne sont présents aujourd'hui et désireraient être entendus sur l'article 358. Mardi prochain est le premier jour où nous pourrons les entendre et si le comité le désire nous allons fixer ce jour-là pour l'étude de l'article.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le *Board of Trade* de Montréal et le *Board of Trade* de Toronto demandent aussi d'être entendus mardi prochain, et il y a un certain nombre d'autres délégations.

Il y a certaines communications concernant la législation relative aux garde-bestiaux qu'il faudrait mettre au dossier. La première est une lettre de M. McKenzie, secrétaire du Conseil d'Agriculture du Canada, adressée à M. E. W. Nesbitt, qui se lit comme suit:

WINNIPEG, MAN., 17 avril 1917.

M. E. W. NESBITT, député,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,— Je vous envoie ci-inclus une copie des amendements à la Loi des chemins de fer suggérés par le Conseil d'Agriculture du Canada, ainsi qu'une copie d'une lettre que j'ai adressée à M. J. E. Armstrong, président du comité spécial chargé d'étudier un bill pour amender et codifier la Loi des chemins de fer.

L'amendement proposé est d'une importance vitale pour les éleveurs de bestiaux de l'Ouest du Canada, car les pertes que leur cause chaque année la destruction des bestiaux par les chemins de fer et pour lesquelles ils ne sont pas dédommagés sont très grandes.

Votre tout dévoué,

LE CONSEIL D'AGRICULTURE DU CANADA,
M. MCKENZIE, *secrétaire.*

Puis il y a la lettre suivante que M. McKenzie m'a adressée à moi-même:

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'apprends par les journaux que vous êtes le président d'un comité qui s'occupe actuellement de codifier la Loi des Chemins de fer avant de la soumettre au parlement qui doit s'assembler le 19 courant. Je prends la liberté de vous envoyer sous ce pli les amendements à la loi que suggèrent les associations de producteurs de grains de l'Ouest en vue de permettre aux cultivateurs de se faire dédommager plus facilement pour les animaux qui se font tuer ou blesser sur les voies du chemin de fer.

Pour votre information, je dirai que les amendements proposés ont été rédigés par l'ancien président de la Commission des chemins de fer, M. George Mabee, à la suggestion du ministre des Chemins de fer d'alors, M. George P. Graham. Ils ont ensuite été soumis par le ministre à une conférence des représentants des chemins de fer et des organisations agricoles, de l'honorable Clifford Sifton et du ministre des Chemins de fer, et ont été acceptés dans la forme que je vous les soumets. Ils ont plus tard été soumis à la Chambre ainsi que d'autres amendements à la Loi des Chemins de fer, mais à cause de l'opposition de certains membres de la Chambre, afin de permettre au reste du bill d'être adopté, le ministre a retiré ces amendements, mais le reste du bill a été adopté et constitue maintenant le chapitre 22, "Loi amendant la Loi des Chemins de fer," adoptée en mai 1911.

Les représentants des organisations agricoles ont demandé à l'honorable M. Cochrane, ministre des Chemins de fer, de faire adopter ces amendements à la session de 1913. Le ministre a alors déclaré que la Loi des Chemins de fer serait codifiée avant longtemps et a demandé que la chose soit différée jusqu'à ce que la codification ait lieu.

D'après les instructions du *Canadian Journal of Agriculture,* j'ai envoyé une copie de ces amendements proposés à l'honorable M. Cochrane, ministre des Chemins de fer, il y a quelques jours. Maintenant que la codification de la Loi des Chemins de fer est en train, j'espère qu'on considérera cette requête du Conseil d'Agriculture du Canada. Presqu'invariablement, lorsqu'on demande des compensations aux compagnies de chemins de fer pour des animaux tués ou blessés sur la voie, elles se retranchent derrière les dispositions de l'article 294 de la loi, sans se demander si les animaux sont allés sur la voie en franchissant des clôtures défectueuses ou à cause du manque de garde-bestiaux. Elles prétendent que le réclamant a d'abord violé la loi en permettant à ses animaux d'errer à l'aventure, soit habituellement ou par accident, après avoir brisé une clôture de pâturage, une barrière ou quelque chose comme cela. La plupart des cultivateurs préfèrent endurer les pertes en silence plutôt que d'encourir de grands frais légaux et ne rien obtenir en essayant de réclamer des dommages devant les tribunaux, et cela tant que la loi restera telle qu'elle est.

Bien à vous,

Il est entendu que nous mettons ces lettres au dossier afin que les membres de la Chambre qui désirent en prendre connaissance le puissent faire.

L'hon. M. Cochrane: Ne pouvons-nous pas les considérer comme lues?

Le Président: Voici un mémoire des amendements à la Loi des Chemins de fer suggérés par le Conseil d'Agriculture du Canada afin de faciliter l'obtention par les cultivateurs et les autres personnes d'un dédommagement des compagnies de chemins de fer pour les animaux tués ou blessés sur les voies des chemins de fer. (Il lit):

L'article 254 de la Loi des Chemins de fer est amendé par la suppression du paragraphe 4 dudit article et par l'adoption comme paragraphes 4 et 5, des suivants:

4. La Commission aura le pouvoir, sur demande à elle adressée par la compagnie, de l'exempter, temporairement ou autrement, de l'érection et du maintien desdites clôtures, barrières et garde-bestiaux lorsque le chemin de fer passe dans une localité où, de l'avis de la Commission, lesdits travaux et structures sont nécessaires.

5. Là où le chemin de fer se construit à travers des terres encloses, il est du devoir de la compagnie de prendre des mesures efficaces pour protéger les récoltes et pour empêcher les bêtes à cornes et les autres animaux d'entrer sur ces terres encloses ou de s'en échapper.

ANNEXE No 2

Les articles 294 et 295 sont supprimés et remplacés par ce qui suit:

295. La compagnie sera tenue de payer à leur propriétaire la pleine valeur de tous les chevaux, moutons, porcs ou autres bestiaux qui peuvent être tués ou blessés sur les terres de la compagnie par suite de l'exploitation du chemin de fer, sauf lorsque la mort de ces animaux est due au fait qu'une personne a:

(*a*) manqué de tenir les barrières fermées, à un passage de ferme, des deux côtés de la voie ferrée, lorsqu'il n'y avait pas lieu de les ouvrir; ou

(*b*) laissé ouverte, de l'un ou de l'autre côté de la voie ferrée, une barrière établie sur un passage de ferme, sans qu'il y ait eu quelqu'un à cette barrière, ou auprès, pour empêcher les animaux d'y passer et de pénétrer sur le chemin de fer; ou

(*c*) fait entrer ces animaux sur ou dans le terrain clôturé réservé à une compagnie de chemin de fer; ou

(*d*) sauf tel qu'autorisé par la présente loi, sans le consentement de la compagnie, monté, mené ou conduit des animaux sur une voie ferrée et au delà des clôtures et des barrières du chemin de fer;

(*e*) permis à ces animaux d'errer ou de s'attarder sur un passage public entre les garde-bestiaux d'un chemin de fer."

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 4 de la loi projetée règle très clairement le point dont il est question dans le paragraphe 4 du mémoire.

M. CARVELL: Absolument, sauf que le paragraphe 4 du bill énonce que la Commission peut, tandis que le paragraphe 4 du mémoire établit que la "Commission doit." Je suis parfaitement satisfait de la clause telle qu'elle est.

M. JOHNSTON, C.R.: Alors, le paragraphe 5 du bill est beaucoup plus étendu que le paragraphe 5 du mémoire. Il va beaucoup plus loin.

M. CARVELL: Oui, le paragraphe 5 du bill va beaucoup plus loin que le paragraphe 5 du mémoire. Le paragraphe du bill impose à la compagnie de chemin de fer, lorsqu'elle construit une nouvelle voie ferrée, l'obligation pratique de voir à ce que personne ne souffre de pertes ou de dommages provenant du fait que ces clôtures sont brisées ou que des animaux vont sur la voie.

Le PRÉSIDENT: Il y a un certain nombre de gens de l'Ouest ici, ce matin, qui désirent être entendus au sujet de la question des animaux tués ou blessés sur la voie du chemin de fer. Par exemple, il y a MM. McKenzie et Wood, du Conseil d'Agriculture du Canada.

L'hon. M. COCHRANE: Ont-ils vu la clause du bill, où il en est question?

M. CARVELL: J'allais faire remarquer que nous épargnerions peut-être du temps, si vous me permettez de définir mon attitude à ce sujet. J'ai reçu un certain nombre de communications sur cette question. On se recommande à moi avec instance. J'ai acquis mon expérience dans une pratique assez étendue de la loi générale et, bien des fois, je me suis buté aux propositions dont il est question ici. Il semblait y avoir de l'absurdité dans la loi telle qu'elle était, parce que l'article 254 de la vieille loi décrétait qu'une compagnie devait construire des clôtures et établir des garde-bestiaux. Je pense qu'il comportait exactement les mots suivants: "Ces clôtures, barrières et garde-bestiaux doivent être convenables et suffisants pour empêcher les bêtes à cornes et les autres animaux d'aller sur la voie ferrée." Dans la suite, les tribunaux ont prétendu, dans deux causes importantes: Celle de *Becker vs C.P.R.* et celle de *Bourassa vs C.P.R.*, que, quand même la compagnie de chemin de fer avait été négligente et n'avait pas placé les clôtures, barrières et garde-bestiaux qu'il fallait sur la voie, si le propriétaire des animaux pouvait être considéré comme ayant été négligent de quelque manière en laissant aller ses animaux à l'aventure, la compagnie de chemin de fer était exonérée de tout blâme, même si le statut exigeait qu'elle ait des clôtures,

des barrières et des garde-bestiaux. Maintenant, en examinant la chose, je trouve que l'article 276 du bill à l'étude décrète qu'il doit y avoir des clôtures, des barrières et des garde-bestiaux, et va plus loin que cela. Les avocats qui ont eu de ces causes à plaider ont toujours eu de la difficulté à comprendre ce que voulaient dire les mots "terres améliorées ou partiellement améliorées." La loi, jusqu'ici, décrétait que, lorsque le chemin de fer passait sur des terres améliorées ou partiellement améliorées, la compagnie de chemin de fer pouvait n'être pas obligée de clôturer le chemin de fer. Tous les avocats pratiquants savent qu'il était très difficile de décider ce qui était amélioré ou partiellement amélioré. Supposons que le chemin passait dans la partie arrière d'une ferme où il y avait 50 acres de bois inexploitées; si les animaux erraient dans ce bois et se rendaient sur le chemin de fer, il était très difficile de décider si la compagnie de chemin de fer était responsable. Ce point est maintenant réglé par le paragraphe 1 de l'article 276 du bill projeté, parce qu'il oblige la compagnie de chemin de fer à clôturer à moins que la Commission des chemins de fer ne décide qu'il n'est pas nécessaire qu'elles le fassent. En tant que je suis concerné, c'est très satisfaisant. Je comprends que quand le bill sera loi si une compagnie de chemin de fer doit construire une voie ferrée, elle devra faire des clôtures, à moins que la Commission ne l'en exempte d'une manière spéciale, et je comprends que la Commission ne relèvera pas la compagnie de l'obligation de clôturer à moins de bonnes raisons.

Cela nous amène à la question suivante: celle d'une négligence contributoire de la part du propriétaire. L'ancienne loi décrétait, et l'on garde dans ce bill cette disposition qui me paraît raisonnable, que si les animaux erraient à l'aventure dans un rayon d'un demi-mille d'un passage de chemin de fer, et s'ils étaient blessés au passage, le propriétaire des animaux n'avait pas de recours. Cela me paraît très raisonnable. Un homme n'a pas le droit de laisser errer ses animaux près d'un passage de chemin de fer, et parce que ces animaux se font tuer au passage, il ne peut s'attendre à ce que la compagnie paye les dommages. Mais les tribunaux ont poussé plus loin l'interprétation de ce statut. Ils ont prétendu que quel que soit l'endroit et la manière dont les animaux ont été tués et quelle que soit la négligence de la compagnie, si un homme est lui-même négligent et ne garde pas ses animaux convenablement enfermés et enclos, il n'a aucun recours. L'article 286 du bill projeté règle cette question, et en tant que je puis voir, il devrait satisfaire toute personne raisonnable, parce que la clause décrète que:

> "Lorsque des chevaux, moutons, porcs ou autres bestiaux, en liberté ou non, pénètrent sur la propriété de la compagnie, et que par suite il arrive du mal à cet animal ou sont causés des dommages par cet animal, la personne qui en éprouve les conséquences a droit de recouvrer le montant de ces dommages en poursuivant la compagnie devant un tribunal de juridiction compétente, à moins que la compagnie n'établisse. . . ."

Suit l'énumération des exceptions. Si l'on peut établir que les barrières n'étaient pas tenues fermées, il ne peut se faire rembourser, ou si les barrières ont été volontairement laissées ouvertes, si les clôtures ont été enlevées, si les animaux ont été envoyés sur le chemin de fer ou étaient conduits sur la voie ferrée, il ne peut se faire rembourser. Cela veut dire que si l'homme conduisant des chevaux sur le chemin de fer ou si les animaux ont été tués à un passage à niveau, le propriétaire n'a pas de recours. S'il est prouvé qu'il s'agit d'une de ces exceptions, le propriétaire n'a aucun droit de poursuite, mais à moins qu'il ne s'agisse d'une de ces exceptions, tel que je comprends l'article 386, le propriétaire a un droit de poursuite contre la compagnie, qu'il ait lâché ses animaux sur le grand chemin ou non, que ses clôtures aient été suffisantes ou non. En d'autres termes, ces deux articles lus l'un après l'autre imposent à la compagnie l'obligation de clôturer chaque mille de chemin de fer qu'elle possède, à moins qu'elle n'en ait été exemptée par la Commission des chemins de fer; et il est de son devoir de réparer les clôtures et de payer les dommages à

moins que le propriétaire des animaux n'ait été coupable de quelque négligence tel qu'indiqué dans les exceptions de l'article 386. Par conséquent, si je confesse que quand j'ai demandé qu'on réserve une journée pour cet article je ne l'avais pas lu avec soin; mais après l'avoir examiné et avoir comparé avec les décisions, je suis satisfait. J'ai une demi-douzaine de lettres de compagnies de chemins de fer qui m'ont été adressées dans les 4 ou 5 dernières années, concernant ces deux causes. On y dit: "Sûrement, M. Carvell, vous devez avoir lu *Becker vs C.P.R.* et *Bourassa vs C.P.R.*; d'après ces causes, comme votre client s'est rendu coupable de négligence contributoire, nous ne sommes pas responsables." Ayant lu cet article en me rappelant ces causes, je suis parfaitement convaincu que le bill tel que rédigé protège le public.

M. Roderick McKenzie: Avant que nous ayons reçu une copie de ce bill modifiant la Loi des chemins de fer, le secrétaire de notre Association a envoyé aux membres du comité certains projets d'amendements à la Loi. Les amendements proposés par ce bill semblent remplir le but que nous avions en vue. L'article 276, paragraphes 4 et 5, concorde textuellement avec nos projets d'amendements, sauf que le mot "peut" est employé à la place du mot "doit" dans le paragraphe 4. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'insister pour obtenir ce changement, mais nous suggérons qu'on ajoute à cet article les mots suivants:

> Que rien de contenu dans le présent article ne doit libérer la compagnie des responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article 386.

Cet amendement est proposé au cas où la Commission des chemins de fer exempterait la compagnie de construire une clôture dans une certaine région, et que des animaux iraient se faire tuer sur la voie. Nous soumettons que cela ne devrait pas enlever à la compagnie sa responsabilité en vertu de l'article 386.

M. Carvell: C'est l'article 276 qui prévoit l'érection des clôtures.

M. McKenzie: Il prévoit des amendes pour le cas où les animaux vont sur la voie.

M. Carvell: Mais si l'article 276 décrète que la compagnie de chemin de fer doit clôturer, alors, peu importe la manière dont les animaux se rendent sur la voie, la compagnie est responsable, à moins qu'il ne s'agisse d'un cas prévu au paragraphe 4 de l'article 276.

M. McKenzie: C'est celui dont je veux parler. Si la Commission exempte la compagnie de clôturer une certaine partie de son chemin de fer, et si, dans cette partie, les animaux vont sur la voie, nous demandons alors qu'on ajoute à la clause, que rien de contenu dans le présent article ne doit exempter la compagnie de sa responsabilité en vertu de l'article 386.

M. Carvell: Vous voulez que la compagnie soit responsable, même si les animaux vont dans la partie exemptée?

M. McKenzie: Oui, c'est l'idée.

M. Johnston: Ces mots ne me semblent pas nécessaires. La compagnie est responsable en vertu de l'article 386, quelle que soit la manière dont les animaux se sont rendus sur la voie, à moins qu'elle puisse invoquer une des exceptions.

Le Président: Peu importe la manière dont les animaux se rendent là, vous êtes satisfaits du moment que la compagnie est responsable.

M. McKenzie: Oui.

M. Johnston: Vous verrez que l'article 386 rend la compagnie responsable, mais la compagnie doit établir que le dommage a été causé par des barrières laissées ouvertes, ou des clôtures brisées, ou par le fait que les animaux ont été lâchés sur la voie ferrée, etc.: de sorte que si la Commission, en vertu de l'article 276, exempte la compagnie, la compagnie sera néanmoins responsable, si les animaux vont sur la voie.

M. Carvell: Cela semble être la bonne interprétation.

M. Johnston: Je ne crois pas qu'il y ait d'objection à ce que cela soit ajouté mais je crois que c'est une répétition.

Le PRÉSIDENT: Vous en seriez satisfaits?

M. MCKENZIE: Si c'est ainsi que cela s'interprète, nous sommes satisfaits.

Le PRÉSIDEN: Je ne crois pas qu'il y ait de doute à ce sujet. M. Johnston dit que c'est là la bonne interprétation.

M. MCKENZIE: Nous disons que l'article 294 devrait être supprimé. Dans le nouveau bill, il figure comme l'article 208, presque mot pour mot. Nous nous opposions à cet article, parce que chaque fois qu'on intentait une poursuite à une compagnie de chemin de fer dans l'Ouest, à ma connaissance—et j'ai eu connaissance d'un bon nombre de cas de ce genre—elle se défendait en disant que les animaux erraient à l'aventure, contrairement à l'article 294, et très souvent la compagnie de chemin de fer avait gain de cause, grâce à cet articl. Vous remarquerez que l'article 294 contient ces mots: paragraphe 4:

> Lorsque des chevaux, moutons, porcs ou autres bestiaux, se trouvant ou non sur le grand chemin, pénètrent sur la propriété de la compagnie et sont tués ou blessés par un train, le propriétaire de tout tel animal ainsi tué ou blessé a droit, sauf dans les cas autrement prévus dans l'article suivant, de se faire rembourser le montant de ladite perte ou blessure par la compagnie, en la poursuivant devant un tribunal de juridiction compétente.

La compagnie de chemin de fer dit que le propriétaire de l'animal a commis une infraction à la loi, en permettant à ses animaux d'aller dans un rayon d'un demi-mille du passage de chemin de fer; et que, par conséquent, il n'a pas droit de réclamer. L'article 4 a été révoqué par l'article 8 de l'amendement de la loi des chemins de fer de 1910, intitulé "Loi modifiant la Loi des chemins de fer, adoptée le 10 mai 1910, chapitre 5." Ces mots sont contenus dans le même article, comme suit:

> Lorsque des chevaux, moutons, porcs ou autres animaux en liberté, qu'ils soient ou non sur le grand chemin vont sur la propriété d'une compagnie de chemin de fer, et que, par suite, des dommages sont causés"....——

et ainsi de suite.

Je désire signaler à votre attention le fait que cette exception a toujours été faite dans l'article 294, puisque, dans l'amendement suivant apporté à cet article, il y avait les mots suivants: "Que les animaux errent en liberté, ou non, sur le grand chemin." Mais encore la compagnie de chemin de fer s'est défendue avec succès dans des poursuites en dommages, où les animaux n'erraient pas à l'aventure.

M. CARVELL: Quelle objection auriez-vous, si l'article 280 du bill et l'article 383 se lisaient ensemble?

M. MCKENZIE: Il me semble que les mots employés à cet endroit sont presque les mêmes que ceux dont on s'est servi dans la loi précédente, et l'article 204 a été adopté.

M. CARVELL: L'article 386 déplace complètement le fardeau de la preuve.

M. JOHNSTON, C.R.: Et emploie les mots "en liberté ou non."

M. CARVELL: Il stipule que, quel que soit l'endroit où vos bestiaux peuvent être et la manière dont ils se sont rendus là, s'ils vont sur la voie du chemin de fer et se font tuer, la compagnie doit payer, à moins qu'elle ne puisse établir le fait que vous avez ouvert la barrière, ou brisé la clôture de la voie.

M. MCKENZIE: Supposons que la compagnie de chemin de fer prétend que l'accident est dû à la négligence du propriétaire, pourra-t-elle encore s'en tirer en vertu de l'article 386?

M. CARVELL: Non, que les bestiaux aient été sur les voies ou non.

M. MACDONELL: Il appartient à la compagnie de chemin de fer de démontrer que le propriétaire était coupable de négligence, ou bien la compagnie paye.

M. McKenzie: Est-ce là l'intention?

M. Macdonell: C'est l'effet de l'article 386 tel qu'il se lit.

M. McKenzie: En ce qui nous concerne, nous n'avons plus d'objection, je crois, si tel est l'effet de cette clause.

Le Président: La première partie de l'article 386 est comme suit:

> Lorsque des chevaux, moutons, porcs ou autres bestiaux en liberté ou non, pénètrent sur la propriété de la compagnie, et que, par suite, il arrive du mal à ces animaux, ou sont causes des dommages causés par ces animaux, la personne qui en éprouve les conséquences a droit de recouvrer le montant de ces dommages, en poursuivant la compagnie devant un tribunal de juridiction compétente, à moins que la compagnie n'établisse que ces dommages ont été causés du fait que,———

certaines autres choses.

M. Carvell: J'aimerais à signaler à votre attention un autre point qui, je crois, règle la question, comme vous allez le voir. Etes-vous avocat, M. McKenzie?

M. McKenzie: Non, monsieur.

M. Carvell: A en juger par la manière dont vous discutiez la question, je croyais que vous l'étiez. Tout de même vous avez évidemment assez bien étudié le cas. Si vous examinez les deux causes que les compagnies de chemins de fer nous citent toujours, c'est-à-dire *Becker vs C.P.R.* et *Bourassa vs C.P.R.*, sous l'empire de la loi actuelle, le cultivateur gagne, à moins que la compagnie de chemin de fer ne soit capable de prouver qu'il a été coupable de quelque négligence; et l'on peut produire ces décisions pour donner des exemples de négligence suivant la loi actuelle. Mais sous l'empire du bill projeté, si nous l'interprétons bien, la compagnie de chemin de fer perd en toute circonstance, à moins qu'elle ne puisse prouver que vous avez volontairement fait quelque chose, ouvert les barrières, abattu les clôtures, conduit vos animaux sur la voie, ou quelque chose de ce genre.

M. McKenzie: Nous sommes satisfaits de cela.

L'hon. M. Cochrane: Il sera passablement difficile d'établir que la chose a été faite volontairement.

M. McKenzie: Les compagnies de chemins de fer font usage de l'article 294 de la présente loi, en cherchant à faire retirer la poursuite du cultivateur, ou à conclure un arrangement pour une somme moindre que celle réclamée. Elles lui disent: Voici la loi; la loi décrète que vous ne devez pas laisser vos animaux courir en deçà d'un mille du chemin de fer; vous avez fait cela; vous êtes coupable; alors vous n'avez pas de recours".

M. Carvell: C'est parce qu'un autre article de la loi énonce que, si vous êtes négligent, vous ne pouvez pas gagner, et c'est là la preuve de votre négligence. Maintenant, on propose de changer la loi de manière à ce que, quelle que soit votre négligence, la compagnie soit obligée de payer, à moins que vous n'ayez fait quelque chose volontairement.

L'hon. M. Cochrane: Le fardeau de la preuve retombe sur la compagnie.

M. McKenzie: Il y a un autre point dont j'allais parler. L'alinéa (*b*) de l'article 386 se lit comme suit:—

> (*b*) Une personne, autre qu'un officier, agent, employé ou entrepreneur de la compagnie, a volontairement ouvert ou laissé ouverte, de l'un ou de l'autre côté de la voie ferrée, une barrière établie sur un passage de ferme.

L'objection est celle-ci: Supposons qu'un chemineau qui marche sur la voie ouvre une barrière de ferme à un passage et la laisse ouverte, si c'est la barrière d'un pâtu-

rage et si les animaux passent par cette barrière et viennent sur le chemin de fer, le cultivateur ne peut se faire rembourser pour les accidents, dans ce cas. J'ai vu des cas de ce genre où la barrière était à une certaine distance de l'habitation du cultivateur, et où des obstacles empêchaient de voir que la barrière était ouverte.

M. GREEN: Le cultivateur, dans ce cas, n'a pas ouvert la barrière volontairement.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a du bon dans cette observation.

M. CARVELL: Je le crois. Vous remarquerez qu'il y a une différence dans les alinéas (*a*) et (*b*). Dans l'alinéa (*a*), il est dit:—

> (*a*) Une personne à l'usage de laquelle a été établi un passage de ferme, ou son serviteur ou agent,—

L'alinéa (*b*) ne prévoit pas cela.

M. MCKENZIE: Lorsque nous arrivons à l'alinéa (*b*), c'est toute autre personne, "toute personne".

M. CARVELL: M. McKenzie, seriez-vous satisfait si l'alinéa (*b*)—je crois qu'il s'agit aussi des alinéas (*c*) et (*d*)—devaient se lire comme suit:—

> Une personne à l'usage de laquelle a été établi un passage de ferme, autre qu'un officier, agent, employé ou enterpreneur de la compagnie, a volontairerement ouvert ou laissé ouverte, de l'un ou de l'autre côté de la voie ferrée, une barrière établie sur un passage de ferme.

M. MACDONELL: C'est là, vous voyez; c'est là.

M. JOHNSTON, C.R.: M. McKenzie a raison. Si un étranger ouvrait la barrière, la compagnie serait indemne.

M. SCOTT, C.R.: Cela signifie que la compagnie de chemin de fer serait privée de l'avantage de la clause. La compagnie de chemin de fer pourrait probablement prouver qu'aucune des personnes exceptées ici, soit "officier, agent, employé ou entrepreneur" n'a fait cela. Mais dans la plupart des cas, il sera impossible à la compagnie de chemin de fer de prouver qui l'a fait. Par conséquent, s'il est nécessaire pour la compagnie de chemin de fer de prouver que c'est la personne à l'usage de laquelle le passage a été établi qui a ouvert la barrière, ou quelqu'un qui agissait pour son compte, cela veut dire que la compagnie perdra dans pratiquement toutes les causes.

M. CARVELL: Si une compagnie de chemin de fer a le droit de faire passer une machine dangereuse dans le pays, à une vitesse de cinquante milles à l'heure, pourquoi les gens ne seraient-ils pas obligés de tenir les barrières fermées?

M. SCOTT, C.R.: Il y a un autre côté de la question. Le cultivateur laisse sa barrière ouverte et les animaux vont sur la voie. Un train qui va à cinquante milles à l'heure frappe un animal, les wagons déraillent, et plusieurs personnes se font tuer. Sûrement, les gens au profit desquelles les barrières ont été établies doivent avoir certains devoirs.

M. CARVELL: La vache quitte généralement la voie avant que le train le fasse. En tout cas, quant à moi, je crois qu'il y a du bon dans la prétention de M. McKenzie.

Le PRÉSIDENT: Quelle suggestion avez-vous à faire, M. McKenzie?

L'hon. M. COCHRANE: Pensez-vous qu'il soit suffisant que le cultivateur soit responsable de ses employés et de personne d'autre?

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas préparé d'amendement suivant les vues que vous défendez maintenant?

M. MCKENZIE: Non. C'est très facile de soumettre un amendement.

M. JOHNSTON, C.R.: Je dirais: biffez l'alinéa (*b*) en entier et laissez l'alinéa (*a*).

M. MACDONELL: Supposons que les employés du cultivateur laissent la barrière ouverte, le chemin de fer sera encore responsable.

ANNEXE No 2

M. Johnston, C.R.: Si vous lisez l'alinéa (*a*) vous verrez que si la compagnie de chemin de fer établit que si le cultivateur, son serviteur ou agent ou la personne réclamant ces dommages, a volontairement, ou par négligence, manqué de tenir les barrières fermées, des deux côtés du chemin de fer, lorsqu'il n'y avait pas lieu de les ouvrir, elle n'est pas responsable.

M. Macdonell: Oui.

M. McKenzie: J'ai à la mémoire un cas très clair dont j'ai eu connaissance. Il s'agissait d'un cultivateur demeurant à quelques milles de Winnipeg. Le chemin de fer passait dans la partie arrière de sa ferme. Sa maison était de l'autre côté. Il y avait un massif d'arbres entre sa maison et la barrière. Il supposait que les officiers du chemin de fer qui travaillaient sur la voie avaient ouvert la barrière pour se rendre au massif d'arbres, mais il ne pouvait pas le prouver. En tout cas, c'était quelque autre que le cultivateur qui avait laissé la barrière ouverte. Il ne s'est pas aperçu que la barrière était ouverte, et ni lui ni personne de sa famille n'avaient l'habitude de passer par là. La première nouvelle qu'il a eu du fait que sa barrière était ouverte lui est parvenue, lorsqu'on l'a averti que ses vaches avaient été tuées. En vertu de ce bill, il ne pourrait pas recevoir de dommages.

Le Président: Comme M. Johnston l'a fait remarquer, l'alinéa (*b*) auquel vous vous opposez pourrait être biffé du bill. Cela vous satisferait-il?

M. Carvell: Et l'alinéa (*c*) aussi.

M. Lawrence: Il y a une autre barrière que les employés n'aimeraient pas à laisser ouverte. Si vous enlevez l'alinéa, aura-t-il pour effet d'habituer les gens à devenir insouciants, et à se défendre sur les chemineaux, tandis que d'autres personnes peuvent avoir laissé la barrière ouverte et avoir permis aux bestiaux d'aller sur la voie, de faire dérailler un train et de faire tuer des employés et d'autres personnes. Permettez-moi de vous dire qu'il y a eu des cas de ce genre dans le passé. Je puis vous citer deux cas en particulier dont j'ai eu connaissance, sur un chemin de fer ou une locomotive marchait tender en avant, ce qui est nécessaire dans certains cas. Il faisait nuit, les bestiaux étaient sur la voie, la locomotive arriva sans pilote et passa sur les bêtes qui firent dérailler le train et tuer les employés dans les deux cas. Je ne désire pas que le cultivateur, ou qui que ce soit, soit privé d'indemnité, lorsque ses animaux se font tuer; mais j'aimerais que le comité considérât la chose avec soin avant de faire quoi que ce soit à ce sujet, et de supprimer entièrement les obstacles, de manière à ce que l'on puisse toujours se défendre sur un chemineau ou sur quelqu'autre, et se débarrasser de la responsabilité de laisser aller les animaux sur la voie. Je vous demande de ne faire, dans cette direction, rien de plus que le pas nécessaire. S'il y avait une loi pour empêcher les chemineaux, ou qui que ce soit, à part les employés de la compagnie, de marcher sur la voie, ce serait une bonne chose, mais en attendant, il ne serait peut-être pas bon d'enlever cet alinéa.

Le Président: Qu'est-ce qui vous fait penser que les employés du chemin de fer seront responsables, si nous biffons cet alinéa?

M. Lawrence: Si vous enlevez les obstacles, cela donnera à n'importe qui la chance de dire que la barrière a été laissée ouverte par un chemineau, ou quelque autre marchant sur la voie. En tout cas, il peut s'ensuivre des accidents qui amènent la mort de certains employés. Au cours de mes 35 années d'expérience dans les travaux de chemins de fer, je ne connais pas un cas où un chemineau ait laissé les barrières ouvertes.

M. McKenzie: Je répondrai à monsieur, en toute sincérité, qu'aucun cultivateur ne permettra volontairement que ses barrières soient laissées ouvertes en courant le danger de faire tuer ou blesser ses animaux sur la voie, parce que, dans tous les cas, ses pertes sont toujours plus grande que le dédommagement qu'il reçoit. Vous pouvez donc prendre pour acquit qu'un cultivateur prend tous les soins possibles pour que ses barrières restent fermées. Si quelque passant laisse les barrières de fermes ouvertes,

si les animaux vont se faire tuer sur la voie, le cultivateur n'a aucun recours en vertu de la loi, telle que proposée.

M. MACDONELL: Il y a sans doute du bon dans ce que dit M. Lawrence. Nous devrions adopter une disposition pour empêcher que les barrières soient laissées ouvertes et que les dommages soient aux frais des compagnies de chemins de fer ou de leurs employés, pour ne rien dire des voyageurs qui passent sur la voie. Il me semble donc que l'alinéa en question est une bonne sauvegarde à avoir dans le bill.

M. CARVELL: Comment règleriez-vous le cas d'un cultivateur qui a souffert des dommages, parce qu'une personne quelconque a ouvert une barrière et permis à ses animaux d'aller sur la voie.

M. WEICHEL: Permettez-moi de vous donner un exemple. C'est un cas qui s'est présenté l'an dernier, dans mon comté. Certain cultivateur a perdu trois beaux chevaux, parce que quelqu'un, il croit que ce sont des enfants, a laissé la barrière ouverte au passage du chemin de fer. Les chevaux ont circulé sur la voie et ont été frappés et tués par une locomotive du Grand-Tronc. Le cultivateur étant un Mennonite et ne désirant pas avoir affaire aux avocats, il n'avait aucun recours.

M. CARVELL: Cela l'arrange bien.

M. WEICHEL: Cependant il m'a parlé de son affaire et m'a demandé si je voudrais la confier à M. Weatherston, à Stratford. C'est ce que j'ai fait, et après un délai de quelques mois, la compagnie a prétendu n'avoir aucune responsabilité, mais finalement elle a réglé avec le cultivateur, parce qu'elle trouvait que c'était un vieux gentilhomme. La compagnie ne lui a accordé que $75 pour des chevaux qui valaient $150 chacun. Profitant de son expérience, le cultivateur a acheté un cadenas Yale et l'a mis à sa barrière avec ces mots: "Je ne permettrai jamais que le cas se renouvelle. Je ne veux plus perdre d'animaux. Il est facile de mettre un cadenas, de tenir la barrière fermée et de ne l'ouvrir que quand j'en ai besoin."

M. MACDONELL: La barrière est là pour le cultivateur. C'est son passage privé et l'affaire est entre ses mains. Il peut voir à ce que des précautions soient prises pour tenir la barrière fermée.

M. JOHNSTON, C.R.: En vertu de l'article 277, les cultivateurs sont obligés de voir à ce que les barrières soient fermées et, dans l'article 407, il y a une amende pour le cas où ils la laissent ouverte.

M. MACDONELL: Si le cultivateur tient sa barrière fermée, il n'y a pas de danger.

M. CARVELL: Il vous faudrait lire cela avec l'alinéa (*b*) qui stipule qu'une compagnie n'est pas responsable si une personne autre que son officier ou agent abat une partie de la clôture de ronces métalliques, et si vous exemptez la compagnie de sa responsabiblité, dans un cas, il vous faut l'exempter aussi dans l'autre. Il me semble qu'il est juste de poser en principe que la compagnie de chemin de fer doit maintenir les clôtures et tenir les barrières closes. Je consens même à aller plus loin.

L'hon. M. COCHRAN: Mais en supposant qu'une autre personne la brise.

M. CARVELL: La compagnie de chemin de fer a ses cantonniers préposés à la surveillance de la voie. Cette surveillance lui incombe; elle fait circuler à travers le pays une machine dangereuse.

L'hon. M. COCHRANE: Elle la fait aussi circuler au profit du public.

M. CARVELL: Oui, en deuxième lieu.

L'hon. M. COCHRANE: Oh non, en premier lieu.

M. CARVELL: J'ai une opinion très prononcée à ce sujet: Le maintien de ces clôtures et de ces garde-bestiaux en bon état devrait incomber à la compagnie de chemin de fer, et s'il en résulte des dommages au bétail du cultivateur, la compagnie devrait les payer, à moins de prouver que le cultivateur est coupable de négligence.

M. Macdonell: Nous reconnaissons tous que la loi doit être juste. Il est assez difficile de rendre également justice à tout le monde. Il me semble que dans les endroits où il existe un passage à niveau de ferme possédé par le propriétaire de la ferme—ce passage est destiné à sa protection et à son usage, et il a le moyen de fermer la barrière à clef et de mettre la clef dans sa poche—s'il survient une perte ou un dommage, parce que la barrière a été laissée ouverte à ce passage, ce n'est pas la compagnie de chemin de fer ni ses employés qui devraient être tenus responsables, mais le cultivateur.

M. Carvell: Il est très facile de constater que mon honorable ami n'est pas cultivateur. Je le suis, et je parle en connaisance de cause.

M. Macdonell: Examinez la question aux deux points de vue.

M. Carvell: Le cultivateur peut réussir pendant quelques mois en se servant d'un cadenas et d'une clef Yale, mais lorsque, l'année suivante, il essaie d'ouvrir ce cadenas, ce n'est pas une clef mais une hache qu'il lui faut.

M. Scott, C.R.: Je soutiens que si on retranche l'alinéa (*b*), cela aura pour effet de favoriser la négligence parmi les cultivateurs. Je crois que toutes les classes du peuple sont susceptibles de négligence. Nous pouvons supposer, je pense, que les cultivateurs ne se rendront pas plus coupables de négligence que les autres gens, et si un cultivateur croit inutile de se créer des ennuis, parce que, quelles que soient les éventualités, il recevra une indemnité. Il n'y a cependant pas de doute que le cultivateur pourra manifester de la négligence, car la compagnie de chemin de fer ne pourra, dans aucun cas, prouver que le cultivateur a laissé la barrière ouverte. En ce qui concerne le montant des dommages, mon expérience m'a appris que si le cultivateur s'adresse au tribunal, il recevra la pleine valeur de son bétail.

M. Carvell: Oui, mais en ce qui concerne cette question des dommages, il arrive toujours que la compagnie essaye de régler avec les cultivateurs sans aller devant les tribunaux.

M. Sinclair: Si le cultivateur n'est pas trouvé coupable de négligence, on devrait lui rembourser le prix de ses bestiaux.

M. Scott, C.R.: La compagnie de chemin de fer n'est généralement pas en mesure de prouver qui a laissé la barrière ouverte; le seul cas où, la barrière ayant été laissée ouverte, la compagnie pourra prouver négligence, sera celui où le cultivateur consentira à s'avouer coupable; mais à moins que la compagnie n'ait cette preuve, elle est tenue responsable; cela incite donc les cultivateurs à la négligence et contribue à multiplier les dangers pour le public voyageur.

M. Carvell: Je suis d'avis que M. Scott a répondu à la question entière. Il a parlé de la tendance qu'ont les jurés de condamner la compagnie à payer des dommages; qu'une telle tendance existe, cela peut être vrai; mais si cela est vrai, c'est parce que les compagnies de chemins de fer le méritent grandement. C'est parce que les compagnies de chemin de fer, jusqu'à ces années dernières, n'ont pas traité les cultivateurs équitablement, elles ne les ont pas payés; elles les ont circonvenus par toutes sortes d'embarras techniques et si elles n'obtenaient, comme l'a dit M. Weichell, elles ruinaient leurs hommes en allant devant les tribunaux. Il s'ensuivait que les cultivateurs préféraient subir une perte plutôt que d'aller en cour. Je crois mon opinion logique et j'espère que le comité ne décidera pas cette question à la légère, mais qu'il la décidera de façon à protéger, de quelque manière, le cultivateur.

Le Président: M. McKenzie m'informe qu'il sera ici pour quelques jours, et qu'il préparera une modification qu'il soumettra à M. Johnston, laquelle modification viendra devant le comité qui en disposera.

M. Carvell: Je suis prêt à accepter cela et je désirerais discuter en même temps l'article 3.

Le Président: Serez-vous consentant à faire partie de ce comité afin de vous entendre avec M. Johnston au sujet de la modification?

M. CARVELL: Malheureusement, il me faut partir demain pour le Nouveau-Brunswick, et je ne serai de retour que mardi.

Le PRÉSIDENT: Nous attendrons donc votre retour pour étudier cet alinéa en particulier et, entre temps, M. McKenzie soumettra sa modification à M. Johnston, de sorte qu'il sera en forme et prêt à être discuté par le comité quand nous étudierons cet article. Avez-vous autre chose à suggérer, M. McKenzie, à ce sujet?

M. MCKENZIE: Non, pas là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il ici d'autres messieurs qui désirent se faire entendre relativement à la législation sur les garde-bestiaux?

M. R. C. HENDERS, président de la G.G.A. au Manitoba: Monsieur le Président et messieurs du comité, je désire dire que le projet auquel vous venez justement de souscrire sera entièrement satisfaisant et, en ce qui me concerne, je n'ai pas d'autre objection à soulever. Je désire, cependant, être très clair sur le point suivant: notre ami (M. Scott) dit que les cultivateurs sont enclins à négliger de fermer les barrières, et que, par conséquent, ils se mettent d'eux-mêmes dans l'embarras. Mais, messieurs, je désire attirer votre attention sur le fait que les compagnies de chemin de fer ni des cantonniers qui vont et viennent sur la voie tous les jours, et si l'on veut tenir la compagnie de chemin de fer responsable du dommage causé par le bétail des fermiers qui se promène sur la voie, alors ces cantonniers ne manqueraient pas de jeter les yeux sur les clôtures afin de voir qu'elles sont en ordre et empêchent le bétail d'avoir accès aux voies ferrées. Je suis d'avis que la responsabilité que ce monsieur désire placer sur la tête du cultivateur pourrait très bien être partagée par les employés de la compagnie de chemin de fer qui vont et viennent chaque jour sur la voie ferrée.

M. JOHNSTON, C.R.: Il est entendu que la modification projetée n'a trait qu'aux alinéas (*b*) et (*c*).

M. CARVELL: C'est tout; je ne crois pas qu'il y ait d'objection à (*d*) et à (*e*).

M. JOHNSTON, C.R.: J'allais demander si le comité ne pourrait pas adopter dès maintenant les articles 274, 275 et 276 qui ont trait aux clôtures. L'article 274 a trait aux "passages de ferme." Ces trois articles ont été laissés en suspens parce qu'ils étaient tous analogues; on les a laissés ainsi jusqu'à ce que ces délégations aient été entendues.

Le PRÉSIDENT: Le comité va-t-il adopter les articles 274, 275 et 276?

Sur l'article 274—Passage de ferme, bétail sur pied.

M. CHRYSLER, C.R.: Que veulent dire les mots "lorsqu'ils traversent la voie à niveau des rails"?

M. JOHNSTON, C.R.: Ce sont des mots qu'on a ajoutés.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela veut-il dire que la compagnie n'est pas responsable quand il y a un passage supérieur ou un tunnel? Si c'est cela, c'est compréhensible; mais est-ce tout? Toutefois, je ne pose aucune objection.

Article adopté.

Sur l'article 407—Sûreté et soin de la chaussée—Barrières laissées ouvertes.

M. CARVELL: Que mentionne l'article sur l'amende?

M. JOHNSTON, C.R.: Pour avoir laissé les barrières ouvertes ou fermées?

M. CARVELL: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est l'article 407, paragraphe "A".

M. CARVELL: Avez-vous adopté celui-là?

M. JOHNSTON, C.R.: Non, pas encore.

M. CARVELL: Je désire attirer votre attention sur une question en particulier. M. Mackenzie s'est fortement élevé contre un article à l'effet que le bétail ne devait pas errer dans un rayon d'un demi-mille du croisement à niveau. (Article 280). Peut-être serait-il sage de considérer cela à la lumième de l'article 407, parce que je ne puis voir quelle juridiction ce parlement possède en ce qui a trait à la mise en fourrière du bétail; je n'en vois pas d'autre que celle qu'emploient les compagnies de chemin de fer comme preuve de négligence. C'est un simple surcroît, car ce parlement n'a pas le droit de dire que les chevaux, les pourceaux, les moutons, et les bestiaux seront relégués dans une fourrière et mis dans un enclos fermé. On pourrait tout aussi bien dire qu'il vous est loisible de les placer dans ma maison.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne sais pas. En pratique, cela signifie que très souvent les cantonniers conduisent le bétail à la fourrière; c'est, à vrai dire, un procédé très sommaire et très efficace d'obtenir la sécurité du public et celle du bétail.

M. CARVELL: Supposons que les cantonniers prennent mes animaux et les entraînent hors du droit de passage, et qu'alors j'arrive et leur dise: "Ramenez-moi mes troupeaux", qui gagnera? A moins que les cantonniers soient nommés par les autorités municipales, ils n'ont aucun droit d'enclore mon bétail.

Mr, CHRYSLER, C.R.: Je ne sais pas s'ils sont nommés par les autorités municipales, mais je sais que le bill pourvoit à la nomination de gardiens de fourrière, etc., et quelqu'un d'autre intente une poursuite.

M. CARVELL: De quel droit ce parlement peut-il nommer un gardien de fourrière dans le Nouveau-Brunswick?

M. CHRYSLER, C.R.: Il n'a pas besoin d'être gardien de fourrière pour conduire une vache errante dans une fourrière, puis pour déposer une plainte.

M. MACDONELL: Toute personne qui trouve un animal errant peut le conduire à la fourrière.

M. CARVELL: Je suis d'avis que les compagnies de chemin de fer ont le droit d'être protégées. Je serais plutôt porté à considérer ceci comme une amende et une pénalité et à l'inclure dans cet article 407; il n'y aurait alors pas de doute que ce parlement possède une juridiction.

M. CHRYSLER, C.R.: Nous avons découvert qu'on en faisait l'application exactement de la manière dont je parle. Certains animaux sont incorrigibles.

M. CARVELL: Je n'ai pas d'objection à cela; mais je crois que tout ceci vient par surcroît.

M. MACDONELL: Cette loi renferme grand nombre de questions d'une légalité douteuse.

M. SINCLAIR: On permet aux bestiaux de paître dans des terres qui n'appartiennent pas au fermier propriétaire de ces bestiaux. Certains villages contiennent des pâturages communs et il arrive parfois que des difficultés surgissent dans ces endroits. Le fermier ne peut pas démontrer que l'animal était sur la terre de son propriétaire.

M. CARVELL: L'article 386 pourvoit à cela.

M. CHRYSLER, C.R.: La mesure ayant trait au fait de se présenter devant un magistrat et de déposer une plainte n'est pas aussi efficace que celle-ci. On n'a jamais mis en doute la juridiction et j'imagine qu'elle serait protégée en cas de différend par le pouvoir général qu'elle donne à ce parlement de protéger le bétail, et, comme je l'ai dit, le public est intéressé, et la vie des hommes engagés dans l'exploitation doit être prise en considération.

M. CARVELL: Il n'y a pas de doute qu'on aurait le droit de conduire le bétail hors du droit de passage; mais à moins qu'on n'ait quelques status relevant de la loi provinciale, je ne pense pas qu'on puisse aller plus loin.

M. CHRYSLER, C.R.: Oh, non; cela relève de la loi municipale, mais s'il surgit quelque difficulté de ce genre, c'est assez facile d'arranger les choses de manière à ce

qu'il y ait une fourrière dans les environs à laquelle les employés de chemin de fer puissent amener le bétail. Ceci se produirait seulement dans le cas de difficulté sérieuse.

L'hon. M. COCHRANE: Le bétail n'aurait aucun droit de se trouver là et toute personne aurait le droit de le mettre en fourrière s'il y en avait une établie à proximité.

M. CARVELL: Oui, mais ceci ne les aide par davantage.

Article adopté.

Sur l'article 386—Animaux pénétrant sur le chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas disposer en entier de l'article 386 sauf des alinéas qu'on nous demande de garder en suspens?

L'hon. M. COCHRANE: Ne pourrions-nous pas disposer de l'article 383?

Le PRÉSIDENT: Je pensais que nous pourrions disposer de la législation sur les garde-bestiaux.

M. CHRYSLER, C.R.: Je demande que cette question demeure en suspens.

Il est permis que l'article demeure en suspens.

Sur l'article 363—Taxes non exigibles avant le dépôt et l'approbation.

M. SINCLAIR: Qu'est-ce que cela signifie?

M. JOHNSTON, C.R.: Cela protège simplement le droit qu'avaient des compagnies de messagerie, faisant affaire antérieurement à juillet 1906, de percevoir des taxes qu'elles avaient alors le droit de percevoir pendant telle période permise par la Commission. Il n'y a pas de changement dans la loi.

M. CHRYSLER, C.R.: Il me semble que ce n'était qu'une permission temporaire en vertu de laquelle les compagnies pouvaient continuer de faire affaire jusqu'à ce que la Commission ait le temps d'examiner leurs taxes, et je n'en vois plus son utilité.

M. JOHNSTON, C.R.: De la réserve entière.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le greffier m'a remis une lettre ayant trait à l'article 360; je crois qu'elle devrait être mise au dossier. Cette lettre provient de M. McIntosh, qui est préposé par la Fruit Growers' Association aux transports dans la province d'Ontario. Cette lettre se lit comme suit:

TORONTO, 18 avril 1917.

M. J. C. Armstrong, M.P.,
Ottawa.

CHER M. ARMSTRONG,—J'ai assisté hier à une séance de la Commission des Chemins de fer à Ottawa, mais n'ai pas eu le temps de vous rencontrer.

Au cours de l'audition sur les classifications des messageries, on a déclaré que les compagnies de messagerie, en vertu de l'interprétation que la Commission des Chemins de fer donnait de la loi, avaient le droit de refuser de transporter quelque envoi que ce soit selon leur désir. Les fruitiers protestent précisément contre cela à Sainte-Catherine. La *Dominion Express Company* a un agent là-bas, mais il refuse d'accepter les fruits.

Vous avez probablement remarqué dans le "journal" de mardi, je crois, que M. Walsh a fait allusion à la question; il a déclaré qu'elle devrait être soumise au comité qui étudie en ce miment la nouvelle loi codifiée des chemins de fer. Je suis abbsolument de son avis, et je crois que dans l'intérêt public, on ne devrait pas permettre aux compagnies de messagerie de refuser le transport

de tout article ou denrée sans l'approbation de la Commission des chemins de fer.

Vous accorderiez certainement une grande faveur au public en consentant à vous occuper de la chose.

Il peut se faire que je sois à Ottawa dans quelques semaines. Entre temps, veuillez me laisser savoir ce que vous pensez de la question.

G. E. McINTOSH.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, M. Blair?

M. MACDONELL: Il allègue une préférence indue au détriment des fruitiers dans la presqu'île de Niagara.

M. CHRYSLER, C.R.: Non, pas cela.

M. BLAIR: Il s'agit de savoir, M. le président, si les compagnies de messagerie peuvent refuser d'accepter le trafic qu'elles transportent ordinairement quand ce trafic leur est offert. Dans le cas du gaz acétylène, feu le commissaire-juge Mabee, en donnant le motif de son jugement, a déclaré qu'il était loisible à la compagnie de messagerie de refuser de transporter certaines marchandises qu'on lui offrait.

L'hon. M. COCHRANE: A cause du danger d'explosion.

M. BLAIR: C'était la raison dans ce cas-là; mais outre le caractère ou la nature de l'article, le président, dans un sens plus vaste, a prétendu qu'il était du ressort de la compagnie de messagerie d'accepter ou de refuser des marchandises. Cela s'est adonné que l'article était dangereux. Le commissaire, dans son jugement, n'a pas voulu confiner ses vues à cette nature de trafic en particulier.

L'hon. M. COCHRANE: De quel droit ces compagnies peuvent-elles refuser de transporter un article s'il n'est pas dangereux? Je comprendrais un refus dans le cas du transport de dynamite ou autre substance du même genre.

M. BLAIR: Je vais bientôt toucher à ce point. Actuellement le commissaire en chef est à étudier la question; mais il n'a pas encore exprimé d'opinion.

M. CHRYSLER, C.R.: S'agit-il du cas de Ste-Catherine?

M. BLAIR: Je l'ignore. Je sais que nous étions à discuter, il y a quelques jours, le jugement de l'ancien président, et je sais aussi que le président actuel n'est pas encore fixé ou n'a pas encore défini la conduite à suivre à ce sujet. Je pense, toutefois, que selon lui, les compagnies de messagerie, agissant comme voituriers ordinaires, sont obligées de transporter tout ce qu'on leur présente.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est-à-dire ce qu'il est convenu pour elles de transporter dans le cours ordinaire de leurs affaires.

M. MACDONELL: Si le commisaire en chef était d'avis que les compagnies de messagerie ne sont pas tenues de transporter un fret quelconque qui leur est offert, je crois que nous devrions le savoir assez tôt de manière à ce que nous puissions inclure dans ce bill une disposition à l'effet qu'elles devront effectuer les transports tout comme des voituriers ordinaires.

M. BLAIR: Je discuterai le point avec le commissaire en chef et en communiquerai les résultats au comité. Sans avoir reçu d'instruction spéciale, je pense bien que son avis est que, comme voituriers ordinaires, ces compagnies sont tenues de faire le transport du fret. C'est mon avis pour le moment; mais je discuterai l'affaire avec le président et transmettrai mes renseignements au comité.

Le PRÉSIDENT: M. Blair étudiera cette question avec le commissaire en chef et il nous fera connaître son opinion dans un jour ou deux.

Il est permis que l'article demeure en suspens.

Sur l'article 363—Taxes non exigibles avant le dépôt et l'approbation du tarif. Réserve.

M. JOHNSTON, C.R.: Il est proposé de retrancher la réserve.

M. MACDONELL: Cette réserve a dû pourtant être incluse originairement à quelque fin spéciale?

M. CHRYSLER, C.R.: Ce n'était qu'une mesure temporaire.

Article adopté.

Sur l'article 364—La Commission peut définir le transport par messagerie.

M. CHRYSLER, C.R.: En vertu de cet article, les pouvoirs sont assez étendus.

Le PRÉSIDENT: Cet article demeurera en suspens jusqu'à ce que nous ayons reçu un rapport de sir Henry Drayton.

Sur l'article 367—Lignes de télégraphe et de téléphone.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, nous devons nous occuper de cet article demain.

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article n'a trait seulement qu'aux téléphones et aux télégraphes à l'usage des compagnies de chemins de fer. Il n'a rien à faire avec les compagnies de téléphone; mais il peut néanmoins rester en suspens.

Il est permis que l'article demeure en suspens.

Sur l'article 368—Pouvoirs spéciaux des compagnies de chemin de fer. Energie électrique et autre.

M. JOHNSTON, C.R.: Les articles 368, 369 et 370 sont ajoutés parce que, comme le dit M. Price dans ses notes, on a l'intention d'éviter l'obligation de répéter les détails de ces pouvoirs dans toute loi spéciale. Cet article set adopté nonobstant tout changement de signification des articles reconnus comme réglementaires. On avait l'habitude dans le passé de les inclure dans toute législation spéciale.

Le PRÉSIDENT: M. Lighthall, qui représente les municipalités et autres, a demandé que les articles 367 à 376 demeurent en suspens jusqu'à ce que les municipalités aient été entendues.

Sur l'article 376—Télégraphes électriques ou câbles sous-marins.

M. SINCLAIR: Cela signifie-t-il, M. Johnston, que nous allons soumettre les compagnies de câbles à la juridiction de la Commission?

M. JOHNSTON, C.R.: Cela veut dire que l'article 376 s'appliquera au télégraphes électriques ou câbles sous-marins. Je crois que nous ferions mieux de laisser cet article en suspens jusqu'à ce que nous nous soyons occupés des articles qui le précèdent.

Sur l'article 379—Rapports annuels au ministre.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un s'objecte-t-il à ceux-ci?

M. JOHNSTON, C.R.: Il y aura quelque objection parce que les mots "et tout voiturier par eau" sont ajoutés. Nous devrions laisser cet article en suspens jusqu'à ce que nous ayons disposé de l'article 358.

M. MACDONELL: Il fait partie de la même question.

M. JOHNSTON, C.R.: Tel que l'article est rédigé, il a trait à toute personne qui exploite un bateau aux fins de louage.

ANNEXE No 2

M. SINCLAIR: Je crois que cela serait une bonne chose d'avoir des rapports de tous les bateaux qui reçoivent des subsides. Nous en recevons actuellement; mais je ne sais pas s'ils sont suffisamment complets. Nous devrions recevoir ces rapports.

Sur l'article 384—La Commission peut exiger des rapports.

M. JOHNSTON, C.R.: Avez-vous quelque chose à dire à propos de cet article, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Non, il est bien comme cela.

M. MACDONELL: Peut-être M. Blair aimerait-il à dire quelque chose à propos de cet article à savoir, si la Commission désire obtenir des pouvoirs plus étendus. Il est très important que la Commission reçoive des rapports des compagnies. Les pouvoirs sont-ils suffisamment étendus?

M. JOHNSTON, C.R.: Les représentants des compagnies de téléphone viennent ici demain. On a étendu la teneur de cet article de manière à inclure les compagnies de chemins de fer, de téléphone, de télégraphe et de messagerie. Jusqu'à présent la Commission n'a pas eu le pouvoir d'ordonner aux compagnies de téléphone de faire des rapports. Il n'y a pas de doute que les compagnies de téléphone auront quelque chose à dire à ce sujet.

M. MACDONELL: Entre temps, M. Blair peut examiner si ces pouvoirs sont suffisamment étendus.

M. BLAIR: Je n'ai reçu aucune instruction spéciale relativement à cet article, mais on a suggéré....

M. MACDONELL: Je suppose que demain vous pourrez vous prononcer?

M. BLAIR: Je verrai.

Sur l'article 385—Dommages-intérêts pour manquement aux devoirs imposés par la loi.

> Une compagnie, ou un directeur ou un fonctionnaire de cette compagnie, ou un séquestre, un fiduciaire, un locataire, un agent ou une personne agissant pour cette compagnie ou à son emploi, qui fait, fait faire ou permet qu'il soit fait une chose ou un acte contraire aux dispositions de la présente loi ou de la loi spéciale, ou aux ordonnances, ou instructions du gouverneur en conseil, du ministre ou de la commission, rendues ou données sous l'autorité de la présente loi, ou qui omet de faire une chose ou un acte dont l'exécution est requise de la part de cette compagnie ou personne, est passible, en sus de toute peine prévue d'autre part, envers une personne lésée par cet acte ou cette omission, du montant entier des dommages subis de ce fait, et ces dommages ne doivent être subordonnés à aucunes autres restrictions spéciales que celles expressément prévues par la présente loi ou par une autre loi.

M. MACDONELL: Cet article est-il nouveau?

M. JOHNSTON, C.R.: Il n'est que refondu. Je vais vous lire la loi telle qu'elle était d'abord.

L'article 427 se lit comme suit:—

> Une compagnie, ou un directeur ou un fonctionnaire de cette compagnie, ou un séquestre, un fiduciaire, un locataire, un agent ou une personne agissant pour cette compagnie ou à son emploi ,qui fait, fait faire ou permet qu'il soit fait une chose ou un acte contraire aux dispositions de la présente loi ou de la loi spéciale, ou aux ordonnances ou instructions du gouverneur en conseil, du ministre ou de la commission, rendues ou données sous l'autorité de la présente loi, ou qui omet de faire une chose ou un acte dont l'exécution est requise de la

part de cette compagnie ou personne, est passible, pour chaque contravention, si aucune peine n'est prévue dans la présente loi ou la loi spéciale, pour cet acte ou cette omission, d'une amende de vingt dollars au minimum et de cinq mille dollars au maximum, à la discrétion du tribunal devant lequel la dite amende est recouvrable.

Puis le statut Edouard VII, 9-10, chapitre 50, art, 12, dit:

"et lesdits dommages ne seront sujets à aucune prescription spéciale que ce soit, sauf tel qu'expressément prévu dans la présente loi ou toute autre loi".

Il ne semble pas y avoir beaucoup de différence.

M. MACDONELL: Au contraire, la différence est substantielle. Je ne veux pas dire que l'article est improprement modifié, mais tel qu'il apparaît dans la nouvelle loi on lit "est passible, en sus de toute peine prévue d'autre part". Cela le rend encore plus sévère. Je crois que c'est désirable.

M. JOHNSTON, C.R.: Etes-vous satisfait de cet article, M. Chrysler? J'ai ici une note à l'effet que les compagnies de chemins de fer désiraient être entendues à ce sujet.

M. CHRYSLER, C.R.: Je n'ai en ce moment aucune instruction à ce propos.

M. SINCLAIR: Une personne pourrait désobéir au ministre en enfreignant certains règlements et ce, sans encourir aucun dommage. Cet article ne le rend responsable que des dommages actuels qui peuvent être occasionnés par sa faute. Je m'imagine que dans bien des cas on ne pourrait pas prouver de dommage du tout, mais qu'il ne serait pas convenable de permettre à un homme d'enfreindre le règlement.

M. MACDONELL: D'après la vieille loi, il est tenu responsable de tout dommage qui ont été causés.

L'hon. M. COCHRANE: En plus de l'amende.

M. MACDONELL: Il n'est question d'aucune amende.

M. SINCLAIR: Est-il responsable d'une infraction qui n'a provoqué aucun dommage?

M. MACDONELL: Si la loi pourvoit à une amende, il est tenu responsable.

M. JOHNSTON, C.R.: Il est également responsable dans une action en dommages.

M. SINCLAIR: Un homme serait tenu criminellement responsable s'il plaçait une obstruction sur une voie ferrée et qu'un cantonnier l'enlevât avant qu'aucun dommage ait suivi.

M. MACDONELL: Il est responsable en plus pour toute amende qu'une loi quelconque impose.

L'article est adopté.

Sur l'article 386—Animaux pénétrant sur la voie ferrée.

Le PRÉSIDENT: Cet article est en suspens.

Sur l'article 387—Incendies par des locomotives.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler, vous avez demandé de laisser cet article en suspens. Vous serait-il agréable de l'étudier maintenant?

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai compris que le comité avait convenu de fixer un jour pour entendre des officiers de quelques-unes des compagnies de chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous serons prêts à les entendre de demain en huit.

M. JOHNSTON, C.R.: Les compagnies de chemins de fer ne sont-elles pas satisfaites de l'article tel qu'il est dans sa forme actuelle?

ANNEXE No 2

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a également d'autres articles au sujet desquels elles désirent être entendues.

Le PRÉSIDENT: Si c'est le désir du comité d'entendre les compagnies de chemins de fer relativement à cet article, nous ferons en sorte qu'il reste en suspens encore une fois. Nous avons entendu les marchands de bois à ce propos de même que les compagnies d'assurance mutuelle contre l'incendie.

M. JOHNSTON, C.R.: J'étais sous l'impression que les représentants des compagnies d'assurance ont été satisfaits quand on leur a indiqué que l'article avait été modifié.

M. WEICHEL: Je crois qu'il y a d'autres représentations à faire.

M. SINCLAIR: N'est-ce pas là l'article à propos duquel M. MacMillan désirait exprimer son opinion?

Le PRÉSIDENT: M. Chisholm a été entendu au nom des compagnies d'assurance mutuelle contre l'incendie. C'est pour lui que M. MacMillan parlait.

Il est permis que l'article demeure en suspens.

Sur l'article 388—Omission d'équiper convenablement les trains.

M. WEICHEL: Permettez-moi une question: la loi n'exige-t-elle pas que tout wagon de queue des trains de voyageurs soit pourvu de ce qu'on appelle un garde-fou à l'effet d'empêcher les personnes de tomber? J'ai remarqué que dans bien des cas cette mesure de protection n'est pas observée.

Le PRÉSIDENT: La loi contient une disposition pour la protection du public.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui.

M. PELTIER: L'article 390 se lit comme suit:

> Nulle personne qui a reçu des blessures alors qu'elle se trouvait sur la plate-forme d'un wagon, sur un fourgon à bagages ou sur un wagon à marchandises, contrairement aux règlements imprimés et alors affichés, ne peut réclamer de dommages-intérêts du fait de ces blessures, s'il y avait, lors de l'accident, dans les voitures, place suffisante pour les voyageurs.

Lorsque le wagon de queue d'un train n'est pas pourvu d'un garde-fou, un voyageur est exposé à être projeté sur la voie. Je connais des conducteurs à qui cet accident est arrivé et qui ont été réprimandés. Il serait très facile d'obvier à cet inconvénient. C'est une de ces questions, cependant, qu'un homme, dans ma position, ne tient pas beaucoup à traiter; mais le comité sait ce que je veux dire et, pour ma part, je suis heureux que ce monsieur ait soulevé la question.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous devez vous rappeler, monsieur le président et messieurs, que vous légiférez ici au sujet d'un très grand nombre de classes différentes de trains et d'un très grand nombre de règlements différents. Il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce que tous les convois fussent pourvus de la même manière que les trains express de première classe qui font le service sur les voies principales. L'opinion émise par M. Weichel est nouvelle pour moi; je ne l'ai jamais entendue auparavant, et je me demande s'il serait possible de pourvoir de la sorte tous ses trains de voyageurs sans exception. Je crois que le wagon de queue des trains est généralement fermé avec une chaîne ou autre appareil du même genre. Les wagons de 1ère et de 2e classes sont munis de portières; je pense qu'en ce dernier cas, il y a presque toujours un appareil protecteur quelconque en usage. La plate-forme d'arrière est là pour permettre aux voyageurs de monter dans les trains et d'en descendre lorsqu'ils sont arrêtés à une gare; ce n'est seulement que dans le cas des wagons-observatoires de luxe que les voyageurs peuvent prendre place sur cette partie du train. Je tiens à demander si l'article 388 ne couvre pas en grande partie cette question. Il importe qu'on ait

l'équipement réglementaire selon les exigences du cas. Par exemple, on aurait tort d'être trop exigeant pour des trains qui circulent dans des régions éloignées et nouvelles où, peut-être, un seul wagon de voyageur, attelé en queue d'un train de marchandises, fait le service durant le jour.

M. WEICHEL: Dans ce cas il s'agit d'un train pour le transport à la fois des voyageurs et des marchandises.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est précisément le point auquel je pensais. C'est difficile de légiférer sur une question de ce genre sans s'exposer à exiger trop.

M. PELTIER: Nous parlons de certains cas où un voyageur, ouvrant le soir la porte d'arrière, pense qu'il va entrer dans un autre wagon et tombe du train. Un procédé existe en vertu duquel on peut empêcher un tel accident de se produire. Je ne m'étendrai pas sur ce sujet. C'est moins qu'agréable pour un employé de chemin de fer d'avoir à discuter des questions de ce genre.

M. SCOTT: N'est-ce pas là une question qui relève de la Commission des chemins de fer?

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, en vertu de l'article 289 du bill.

M. SCOTT: Ne vaudrait-il pas mieux en rester là sur cette question? La Commission, bien mieux que le comité, peut dire dans quels cas il devient nécessaire de décréter certaines dispositions.

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission a le pouvoir général de rendre des ordonnances et édicter des règlements en ce qui concerne l'équipement des trains. En vertu de l'alinéa (L) de l'article 289 la Commission peut rendre des ordonnances "concernant généralement la protection des biens et la protection, la sûreté, la commodité et le confort du public", etc.

M. WEICHEL: Je suis bien consentant à remettre la question entre les mains de la Commission.

M. MACDONELL: Je désire parler d'une question importante qui se présente et qui relève de cet article, une question que j'ai portée récemment à l'attention du ministre des Chemins de fer au sujet de l'Intercolonial. La question m'a été soumise par l'Association des courriers du Canada et elle a atteint une période aiguë depuis la rédaction du présent bill. Je ne pense pas qu'il y ait dans la mesure aucun article qui couvre le cas des hommes dont je vous parle, c'est-à-dire, des courriers sur les chemins de fer. Ces hommes constituent une grande et importante partie de notre service civil. Le wagon-poste, sur tous nos chemins de fer, est de structure rudimentaire; il est entièrement en bois et ne comporte ni tampon ni protection d'aucune sorte. Le wagon-poste vient toujours presque immédiatement après la locomotive et à sa suite nous voyons généralement les wagons-salons ou wagons-lits en acier. Il se trouve donc placé entre deux wagons métalliques et, par suite de sa construction fragile, en cas d'accident ou d'incendie, il est très rapidement détruit. Des morts nombreuses ont récemment été le résultat d'accidents survenus aux wagons-poste. On a attiré mon attention sur le sujet et l'on m'a prié d'insister afin qu'on adopte certaine mesure relative aux wagons-poste sur les chemins de fer canadiens, tout comme la Commission de commerce entre état en a exigé pour les chemins de fer des Etats-Unis. Chez nos voisins du sud, en tout cas dans la plupart des états de l'union, on a décidé que tous les wagons-poste devaient être construits en acier. On a constaté que cela procurait une bien meilleure sécurité sur les chemins de fer exploités là-bas, et je pense qu'une mesure identique est en ce moment sous considération par le ministre des Chemins de fer du Canada en ce qui a trait aux voies ferrées du gouvernement. Il me semble qu'on devrait protéger davantage les courriers sur chemins de fer, ces hommes qui sont en devoir par tous les temps et qui sont exposés à un grand nombre de dangers d'une manière ou d'une autre.

ANNEXE No 2

L'hon. M. COCHRANE: Si cette question sourit au comité, il devra toutefois accorder le temps nécessaire aux compagnies de chemins de fer pour se procurer l'équipement convenable.

M. JOHNSTON, C.R.: A qui appartiennent les wagons-poste?

M. MACDONELL: Aux compagnies de chemins de fer.

L'hon. M. COCHRANE: Les compagnies de chemins de fer fournissent les wagons; ceci est prévu dans le contrat pour le transport des correspondances.

M. MACDONELL: Tous ceux qui ont voyagé en chemin de fer ou observé des trains aux gares, ont dû être frappés par la construction frêle du wagon-poste. On le place entre la locomotive en acier et le wagon-salon en acier, et il ne court aucune chance entre mille d'échapper intact dans le cas où un accident se produit. A mon avis, il devrait y avoir un meilleur modèle de wagon-poste, et je pense qu'il devrait être construit en acier. Je soulève cette question dans l'intérêt d'une classe très méritante et très laborieuse de fonctionnaires du gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous alors que l'article demeure en suspens?

M. MACDONELL: Je crois que nous devrions l'étudier minutieusement à la lumière des représentations qui sont faites.

M. JOHNSTON, C.R.: Ne vaudrait-il pas mieux modifier l'article 289 qui traite des ordonnances rendues et des règlements édictés par la Commission en ce qui concerne l'exploitation et l'équipement, de manière à accorder à la Commission le pouvoir de traiter de cette question particulière? Cela ne vaudrait-il pas mieux au lieu de rédiger un alinéa spécial pour la couvrir?

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Il me semble que ce point devrait être couvert dans l'alinéa (g) de l'article 289, en vertu duquel la Commission a le pouvoir "concernant le matériel roulant, les appareils, garde-bestiaux, dispositifs, signaux, méthodes, procédés, structures et ouvrages à employer sur le chemin de fer pour protéger convenablement la propriété, les employés de la compagnie et le public".

M. MACDONELL: Le mot "employés" ne couvre pas ici les courriers sur chemins de fer; ce sont des fonctionnaires du gouvernement. Je crois que la meilleure chose à faire serait de rédiger un alinéa spécial conférant à la Commission des chemins de fer le pouvoir de traiter de cette question.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez inclure tout fonctionnaire du gouvernement si vous le vouliez.

M. MACDONELL: Je préférerais qu'on traitât spécialement de la classe de fonctionnaires que j'ai mentionnés.

L'hon. M. COCHRANE: Je pense qu'il vaut mieux les mentionner spécialement.

M. PELTIER: Si l'on prévoyait quelque chose de cette sorte, bien qu'il apparaisse que la Commission a le pouvoir de traiter de la question, cela aurait l'effet d'un stimulant pour la Commission.

Le PRÉSIDEN: M. Johnston préparera une modification de l'article 289 qu'il soumettra au comité.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est absolument logique qu'on apporte cette modification ici.

Le PRÉSIDENT: Donc, il est entendu que l'article 388 est adopté.

Sur l'article 391—Prescription et injonctions.

M. W. L. BEST: Dans le mémoire soumis au nom des employés de chemin de fer vous noterez, M. le président, que nous avons suggéré une modification à cet article. Nous demandons qu'il soit modifié par la substitution des mots "au cours des deux années qui suivent" aux mots "au cours de l'année qui suit" dans les cinquième et

septième lignes du paragraphe 1 de cet article. Les représentants des employés sont fortement d'avis que le temps pour intenter une action en recouvrement d'une indemnité, pour quelques dommages subis ou blessures reçues par suite de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer, devrait être porté à deux ans. Dans plusieurs des provinces le temps dans lequel les actions et les poursuites en recouvrement d'indemnité pour quelques dommages subies ou blessures reçues dans l'exploitation d'industries autres que les chemins de fer est plus long que deux ans. Il ne semble pas y avoir de raison plausible qui empêche les prescriptions de cet article, relatives aux chemins de fer, d'être d'au moins deux ans.

L'hon. M. COCHRANE: Un homme qui a reçu des blessures ne peut-il savoir, en deçà d'un an, qu'il a droit à des dommages?

M. BEST: Il saura qu'il a été blessé; mais je n'ai pas besoin de sortir de la ville d'Ottawa pour découvrir un exemple montrant pourquoi on devrait opter en faveur de deux années au lieu d'une. Au mois de novembre 1914, juste avant la mise en vigueur de la Loi de compensation des ouvriers de l'Ontario, un chauffeur de locomotive tomba du tender dans la cour d'Hochelaga. C'était un résident d'Ottawa; aussi, la loi l'aurait-elle protégé si elle avait été alors en vigueur; mais elle ne l'était pas encore, et ce n'est que plus de onze mois après l'accident que la fracture subie fut guérie et que le blessé fut en mesure de savoir si, oui ou non, il serait capable de retourner de nouveau à l'ouvrage. La compagnie lui offrit de régler les frais d'hôpital et de chirurgie qui se chiffraient à quelque chose comme un peu plus de $200. C'est tout ce qui lui fut offert. Il ne tenait pas à intenter une action contre la compagnie parce qu'il tenait à retourner à sa besogne s'il en était capable; mais un an passa avant qu'il pût savoir s'il serait capable ou non. Il intenta une poursuite et, comme résultat, un verdict de $2,200 à $2,300 fut rendu contre lui sous prétexte, je crois, qu'au cours de la preuve, on découvrit à l'interrogatoire qu'il avait admis quelque responsabilité. Un autre cas, qu'on vient justement de me soumettre, est celui d'un ingénieur-mécanicien. Il faisait du service sur le Grand-Tronc,—à Toronto, je crois—fut blessé et dut garder la chambre pendant trois ans. Il s'écoula presque trois années avant que sa jambe guérit; mais il a de nouveau repris son travail. On remarque plusieurs cas où la fracture ne guérit pas rapidement—elle peut guérir en apparence, puis devenir ensuite pire qu'avant—de sorte qu'il faudra souvent plus d'un an à un homme avant qu'il puisse reprendre sa besogne si, à tout événement, il est capable de la reprendre. Nous avons un autre cas, celui d'un chauffeur qui, il y a une couple de mois, a sauté de sa locomotive à Smith's-Falls. Il était sur un train de voyageurs venant d'ici. Il a vu une locomotive de cour qui s'en venait; il n'a pu l'éviter, il a jugé qu'une collision se produirait et a sauté de sa locomotive, s'infligeant, en tombant, une fracture de la cheville; cet homme ne travaille plus depuis longtemps et ne sait pas au juste quand sa blessure guérira. Les cas de blessures de cette nature chez les employés de chemins de fer sont si nombreux, que nous pensons que l'article devrait comporter deux ans, surtout que dans les industries autres que les chemins de fer, les employés ont plus de deux ans et que dans plusieurs des autres provinces la même mesure existe.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous ne saisissez pas, M. Best, que ce n'est pas nécessaire pour un homme d'attendre que son dommage soit complètement déterminé; par exemple, il peut commencer sa poursuite lorsqu'il est capable de marcher, s'il ne sait pas pour combien de temps son état se maintiendra, vous comprenez cela?

M. BEST: Je comprends assez bien cela, mais l'homme de chemin de fer ne pense pas du tout à intenter une poursuite, à moins qu'il ne soit forcé de le faire; il préfère de beaucoup retourner à sa besogne aussitôt qu'il en est capable. Parfois il est exposé à perdre sa situation; il n'a aucune chance de reprendre son travail s'il intente une poursuite contre la compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. COCHRANE: Je propose qu'on mette deux années au lieu d'une.

ANNEXE No 2

M. Chrysler, C.R.: Vous faites là, monsieur, un changement très important. La grande difficulté, M. le ministre, est celle-ci: si le cas traîne deux ans, il sera souvent très difficile d'avoir des témoins; naturellement, la compagnie pourra en avoir dans certains cas; mais les employés d'une compagnie de chemin de fer changent souvent de place et, après que deux ans se seront écoulés, il sera difficile de retracer les hommes qui auront eu connaissance de l'affaire.

M. Peltier: On me permettra de faire remarquer ici qu'il y a beaucoup de risques dans la carrière des chemins de fer. Quelques-uns de ces risques sont inhérents à la carrière elle-même; d'autres sont provoqués artificiellement par la négligence des employés ou celle des officiers de la compagnie. Dans les rangs de ces hommes de chemins de fer, on remarque la classe la plus choisie des ouvriers au Canada. On devrait se rappeler que, quelque somme que la compagnie verse en guise de compensation pour blessures que ces hommes sont exposés à s'infliger pendant leur travail, cette somme vient du public. Cette modification qu'on demande est autant à l'avantage des compagnies de chemin de fer qu'à celui des hommes, et elle ne tuera personne.

M. Scott, C.R.: On ne doit pas perdre de vue que cet article ne s'applique pas seulement aux employés de chemins de fer. Dans Ontario et Québec, de même que dans quelques-unes des autres provinces, il y a les lois de compensation pour les ouvriers, et ces cas relèvent de la mise en vigueur de ces lois. Les compagnies de chemins de fer sont tenues de faire rapport immédiatement de tous les accidents, et ces cas ne viennent jamais devant les tribunaux; de sorte que dans Ontario et Québec—et il peut se faire que la même chose existe dans les autres provinces, je ne suis pas certain de cela—la modification demandée ne s'appliquera pas aux cas dont on vient de parler. La difficulté contre laquelle les compagnies de chemins de fer doivent être protégées est celle-ci: supposons qu'un homme vienne et dise: "J'ai été blessé il y a deux ans et je désire obtenir une compensation". Comment veut-on que la compagnie découvre quelque chose à ce sujet? J'ai eu des cas contre une compagnie de chemin de fer alors que la réclamation était faite en moins d'un an, et même dans ces cas, j'ai trouvé que c'était très difficile d'obtenir les renseignements nécessaires.

M. Macdonell: Cette même difficulté se présente dans tout autre genre d'affaire.

M. Scott, C.R.: Il y a quelque temps un homme a produit ici une action, quelques mois seulement après l'accident, et il a été très difficile de découvrir qui était à la barrière au moment où l'accident s'est produit.

L'hon. M. Cochrane: Il faudrait un accident bien léger pour que quelqu'un n'en eût pas connaissance.

M. Scott, C.R.: Non, il se rencontre des cas très fréquents où les victimes ne donnent aucun avis à la compagnie.

M. Macdonell: Ce même argument ne s'applique-t-il pas quand les accidents se produisent dans la rue, alors qu'il est ensuite très difficile d'obtenir la preuve qui s'y rattache?

M. Scott, C.R.: Mais la municipalité doit recevoir avis dans le mois de manière à pouvoir recueillir la preuve avant qu'il soit trop tard. Si vous incluez une réserve qu'avis doit être donné, en deçà d'un mois, à la compagnie, peu importe combien de temps s'écoulera avant l'émission du bref. Mais si un homme se présente et intente une action pour blessures reçues dans un accident dont la compagnie n'a jamais entendu parler et qui s'est produit deux ans auparavant, cela n'est pas juste pour la compagnie.

M. C. Lawrence: Je crois que si M. Scott veut bien examiner les dossiers, il constatera que Québec n'a aucune loi de compensation pour les ouvriers; celle qui existe ne vaut pas cinq cents pour les employés de chemin de fer. Dans quelques-unes des provinces, la prescription est de trois ans en ce qui concerne les blessures. Autant qu'il s'agit d'une compagnie ayant été mise au courant d'un accident, je désire dire que la compagnie de chemin de fer possède le meilleur système en vigueur de toute corporation dans le monde pour découvrir tout ce qui a trait à un accident. La com-

pagnie de chemin de fer est mise au courant très promptement de tout accident qui cause une perte ou une infirmité. Les employés sont obligés de le rapporter à la compagnie, et, effectivement, ils font leur rapport, et sous prétexte que cet article est dans la loi depuis quelques années, ce n'est pas une raison pour l'y maintenir plus longtemps et pour empêcher d'y substituer une modification. Je ne veux pas dire qu'on doive le prolonger pour un temps indéfini, mais la prescription actuelle devrait être prolongée pour la simple raison qu'un homme qui conduit une locomotive ou qui agit comme chef de train a probablement travaillé une vie durant pour acquérir la position qu'il occupe, et si cet homme est victime d'un accident, s'il guérit de ses blessures et conserve sa position il sera la dernière personne au monde à vouloir intenter une action contre la compagnie afin d'obtenir une compensation. Intenter une action contre la compagnie de chemin de fer signifie, presque, la perte d'emploi pour cet homme et, à cet âge, il ne lui est pas facile de trouver une autre position et d'obtenir de l'emploi; il n'est apte à rien autre chose. Je crois que notre requête est raisonnable. Quand on a discuté cette question, plusieurs des représentants des employés désiraient faire porter la prescription à trois ans au lieu de deux.

M. Sinclair: Je pense que la proposition est raisonnable, car d'autres compagnies, comme les compagnies d'acier et de houille, doivent se conformer au Statut des Prescriptions dans ces cas, et la prescription est de six ans dans la plupart des provinces.

La modification de l'honorable M. Cochrane à l'effet de substituer les mots " au cours des deux années qui suivent " aux mots, " au cours de l'année qui suit " à la cinquième et à la septième ligne est acceptée et l'article, tel que modifié, est adopté.

Ajournement du comité.

PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
16 mai 1917.

Le comité s'est réuni à 11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Nous avons fixé ce matin aux fins d'entendre les représentants des différentes compagnies de téléphone, et je comprends que M. Dagger, qui représente le gouvernement de l'Ontario, désire également être entendu. Je vais lire tout d'abord certaine correspondance à propos du sujet qui nous occupe.

M. MACDONELL: De quel article de la loi ce sujet relève-t-il?

M. JOHNSTON, C.R.: De l'article 375. La discussion va surtout porter sur le paragraphe 7.

Le PRÉSIDENT: La première lettre est de M. Dagger et se lit comme suit:—

"EDIFICES DU PARLEMENT,
TORONTO, 11 mai 1917.

Re *Bill n° 13—Téléphones.*

CHER MONSIEUR,—Permettez-moi de vous informer que l'attorney général m'a prié d'assister, le mercredi, 16 courant, à la séance du comité spécial chargé de l'étude du bill n° 13, dans le but de soumettre les vues du gouvernement de l'Ontario relativement à certaines modifications à faire subir à l'article 375 de ce bill.

Vous trouverez ci-inclus copie des modifications projetées, de même qu'une déclaration succincte à l'appui d'icelles.

Il est possible qu'une copie de ces documents soit parvenue au comité par l'entremise de quelques-uns de ses membres; toutefois, je vous envoie ceux-ci conformément à la requête contenue dans votre lettre du 3 courant.

Votre tout dévoué,

(Signé) F. DAGGER,
Expert en électricité et en téléphone.

N. ROBIDOUX, écr,
Greffier du comité spécial chargé de l'étude du bill n° 13,
Chambre des Communes, Ottawa, Ont.

Voici les modifications projetées:

7. Chaque fois qu'une compagnie, une province, une municipalité ou une corporation qui a le pouvoir de construire et tenir en service, ou simplement de tenir en service un réseau ou une ligne téléphonique, et d'en exiger des taxes, que ce pouvoir lui vienne du parlement du Canada ou d'ailleurs, désire que ledit réseau ou ligne téléphonique soit reliée à un réseau ou ligne téléphonique possédée, contrôlée ou exploitée par toute autre compagnie, de façon à obtenir une communication directe, au besoin, entre un téléphone ou un bureau central sur un réseau ou une ligne téléphonique, et un téléphone ou un bureau central sur l'autre réseau ou ligne téléphonique, et qu'elle ne peut s'entendre avec la compagnie pour obtenir ce raccordement ou cette communication, la compagnie en premier lieu mentionnée ou la province, municipalité ou corporation peut s'a-

dresser à la Commission pour qu'il soit remédié à son grief; et la Commission peut, en conformité avec les dispositions du paragraphe 7 (b) ci-après, ordonner de quelle manière, à quelle époque, à quel endroit, par qui et à quels termes et conditions ce raccordement ou cette communication doit se faire, s'installer, être utilisée et maintenue. Néanmoins, lorsque l'un de ces réseaux ou l'une de ces lignes téléphoniques relève de l'autorité législative d'une province, et qu'il existe en cette province une commission provinciale, une commission ou autre corps ayant le pouvoir d'édicter des ordonnances touchant des réseaux ou lignes téléphoniques qui relèvent de l'autorité législative de la province, alors la Commission, avec cette commission provinciale, cette autre commission et cet autre corps peu, par une session ou conférence conjointe, ou par un bureau mixte, à la demande de la compagnie ou d'une compagnie, d'une province, d'une municipalité ou corporation ci-dessus mentionnée, et aux conditions qui semblent justes, ordonner un tel raccordement à l'égard d'un réseau ou d'une ligne téléphonique quelconque, et toute chose jugée nécessaire ou utile à ce service; et les dispositions du paragraphe 3 de l'article 254 de la présente loi, avec l'adaptation requise, doivent s'appliquer à chaque cas semblable.

7. (a) Nulle ordonnance rendue sous l'autorité du paragraphe précédent ne doit s'appliquer à l'échange de conversations locales entre des personnes se servant des téléphones de deux réseaux des lignes rivales lorsque ces téléphones, ces réseaux ou lignes sont tous placés dans les limites de la même cité, ville ou village.

7. (b) Dans tous les cas où une ordonnance est rendue en vertu des dispositions de cet article pour obtenir le raccordement entre les lignes de longue distance d'une compagnie quelconque et celles d'une autre compagnie, cette autre compagnie doit solder le coût du raccordement de ses lignes avec le tableau de distribution de la compagnie en premier lieu mentionnée, au point de raccordement, et les frais payables à cette autre compagnie pour chaque conversation ou message de longue distance transmis à des points ou provenant de points situés sur le réseau de ladite compagnie en premier lieu mentionnée sont les taux de longue distance reconnus par ladite compagnie en premier lieu mentionnée.

8. Sur pareille demande, la Commission, outre toute autre considération que comporte le cas, doit tenir compte de la qualité, sous le rapport du service ou sous d'autres rapports, des installations, instruments et appareils de ces réseaux ou lignes de téléphone, et elle ne doit accéder à la demande que si et dans la mesure que le privilège d'usage, le raccordement ou la communication demandée peut, de l'avis de la Commission, eu égard à cette qualité, s'exercer ou se faire d'une façon satisfaisante et sans porter préjudice déraisonnable ou exorbitant ni atteinte aux opérations téléphoniques de la compagnie, et lorsque toutes les circonstances rendent juste et raisonnable l'occasion à cette demande".

Puis suit une déclaration intitulée "*Re* modifications projetées à l'article 375 du bill n° 13, pour modifier et codifier la Loi fédérale des chemins de fer":

"1. Les lignes téléphoniques de longue distance et les bureaux locaux dans la majorité des cités et des villes de l'Ontario sont la propriété et sous le contrôle de compagnies qui relèvent de la juridiction fédérale.

2. Dans l'Ontario on compte quelque six cents réseaux téléphoniques qui relèvent de la juridiction provinciale et qui tiennent un service dans les villes, les villages et les townships.

3. Pour la commodité publique il importe que les communications soient possibles entre les réseaux téléphoniques, qu'ils soient sous la juridiction fédérale ou provinciale.

4. Les communications réciproques existent déjà en vertu de traités conclus entre un grand nombre de réseaux qui sont sous la juridiction provinciale. Toutefois, lorsque les intérêts des réseaux sous les régimes provincial et fédéral viennent en conflit, la commodité publique se trouve entravée par suite du fait qu'aucune législation n'existe en vertu de laquelle pourrait être édictée une ordonnance décrétant l'échange mutuel du service et liant également les réseaux sous les régimes provincial et fédéral.

5. La législation de l'Ontario stipule que l'*Ontario Railway* et le *Municipal Board* peuvent ordonner à tout réseau téléphonique relevant de la juridiction provinciale d'échanger le service avec le réseau voisin; mais, comme les lignes de ce dernier réseau aboutissent, dans bien des cas, au tableau de distribution d'un réseau relevant de l'autorité fédérale, il n'existe, dans ces cas, pour rendre une ordonnance efficace, aucun moyen autre que celui de construire une réplique du tableau de distribution et de rompre, par là même, les relations entre les réseaux relevant de la juridiction fédérale ou provinciale.

6. L'article 375 du bill n° 13 stipule que la Commission peut ordonner le raccordement, pour fins de longue distance seulement, entre un réseau fédéral et un réseau appartenant au gouvernement provincial, à une municipalité ou à une compagnie constituée en corporation. Cette législation ne pourvoit pas à un service local et rural d'échange réciproque. Comme il est plus important pour les abonnés ruraux d'avoir un raccordement sur d'autres réseaux adjacents avec le centre où ils demeurent et avec leurs voisins, cette législation est nécessaire afin de permettre à un bureau mixte d'entendre et de juger les demandes d'un tel raccordement, lorsque la communication réciproque entraîne l'usage de l'appareil de deux réseaux, l'un relevant de l'autorité législative fédérale et l'autre de l'autorité législative provinciale.

7. La législation que le parlement fédéral a jugé désirable d'établir pour procurer le raccordement de longue distance aux intérêts commerciaux, est tout aussi nécessaire pour procurer aux fermiers l'échange mutuel de service avec les négociants et autres personnes avec qui ils font affaire dans le centre où ils demeurent, que cela soit un village, une ville ou une cité.

8. La Loi fédérale des chemins de fer ignore complètement le droit du fermier de demander de l'assistance dans ces cas où le seul moyen pour lui de communiquer avec la cité, la ville ou le village voisins est par voie de raccordement avec le réseau de la *Bell Telephone Company*. Ceci place les propriétaires de réseaux téléphoniques ruraux entièrement à la merci d'une compagnie fédérale touchant les termes auxquels le dit raccordement local peut être obtenu.

9. Il est soumis également que la non existence d'une autorité qui réglerait la question de procurer un raccordement entre les bureaux locaux et les réseaux ruraux met dans les mains d'une compagnie à charte fédérale le pouvoir de rompre les lignes de tout réseau d'Ontario et d'isoler les fermiers de leur centre local d'affaires dans le cas où cette compagnie désapprouve toute ordonnance que le bureau d'Ontario peut rendre touchant l'échange mutuel de service entre des réseaux ruraux. A l'audition de plus d'une requête adressée au Bureau d'Ontario demandant qu'ordonnance soit rendue pour l'établissement d'un raccordement entre deux réseaux d'Ontario, des avocats ont laissé entendre que le temps viendrait où une compagnie fédérale mettrait le pouvoir susdit en vigueur.

10. Ce qu'on désire, c'est un organisme pour la nomination d'un bureau mixte qui aurait juridiction:—

(1) Pour entendre et juger les demandes de raccordement entre deux réseaux téléphoniques de l'Ontario dans les cas où les lignes de l'un de ces réseaux, ou des deux aboutissent à un tableau de distribution Bell et où il est essentiel, afin d'éviter la réplique des réseaux locaux, qu'il soit ordonné à la compagnie Bell de faire la transmission nécessaire des appels entre les deux compagnies susdites de l'Ontario.

(2) Pour entendre et juger les demandes de raccordement entre un réseau téléphonique rural et un bureau local de la *Bell Telephone Company.*

11. Il est soumis de plus que dans ce bill on établisse clairement que, lorsque la Commission décide les termes auxquels se fera le raccordement de longue distance entre un réseau téléphonique à charte provinciale et un réseau à charte fédérale, elle prenne seulement en considération le coût de fourniture dudit raccordement de longue distance et n'implique aucunement dans ses considérations la question de concurrence.

Il y a une courte lettre de l'honorable I. B. Lucas.

M. Nesbitt: Vous avez la correspondance entre vos mains. Ne vaudrait-il pas mieux pour nous continuer et entendre les messieurs qui sont ici?

Le Président: Cela prendrait deux heures pour lire toute la correspondance; mais je crois avoir couvert presque tous les points en litige en vous faisant part de la correspondance soumise par M. Dagger. Si non, les messieurs qui sont ici aujourd'hui nous donneront des explications. De sorte que si le comité veut bien considérer la correspondance comme ayant été lue, et qu'il consente à ce qu'elle soit mise au dossier de manière à permettre aux membres de la lire, cela sera satisfaisant.

M. Macdonell: Vous pourriez peut-être lire la lettre de l'honorable M. Lucas.

Le Président: La lettre de M. Lucas se lit comme suit:—

Cher M. Armstrong,

re Articles sur le téléphone Loi des chemins de fer.

Je comprends qu'à la séance de votre comité, le 16 courant, on s'occupera des articles sur le téléphone, compris dans la Loi des chemins de fer.

M. Dagger, du bureau des chemins de fer de l'Ontario, exprimera les vues du gouvernement devant votre comité.

Je demeure,
Votre tout dévoué,

I. B. LUCAS.

J. E. Armstrong, écr, député,
Ottawa, Ont.

Je comprends que nous entendrons M. Dagger ce matin.

M. Dagger: M. le président et messieurs du comité, j'ai reçu la mission de comparaître devant vous ce matin au nom du gouvernement de l'Ontario, afin d'exprimer ses vues relativement à certaines modifications qu'on veut faire subir à l'article 375 de la Loi des chemins de fer. Je puis dire que le gouvernement de l'Ontario s'intéresse beaucoup à la question parce qu'il y a dans la province d'Ontario un plus grand nombre de téléphones exploités par des compagnies reconnues comme indépendantes que dans n'importe quelle autre province au Canada. Ces réseaux sont au nombre d'environ 600, et comptent approximativement 80,000 téléphones, dont tous sont maintenus avec du capital provincial, la plus grande partie, probablement 90 pour 100, par les fermiers de l'Ontario. Par suite de l'augmentation du service de téléphone comprenant ces réseaux ruraux et locaux dans la province, la législature a adopté, en 1910, une loi connue sous le nom de "Ontario Telephone Act". En vertu de cette loi, le gouvernement a donné naissance à un certain nombre de ces réseaux. La 2e partie de la loi stipule que les municipalités peuvent établir et exploiter un réseau de téléphone, et il y a aujourd'hui quelques 62 ou 63 réseaux téléphoniques dans la province qui ont été établis comme résultat de la législation adoptée par le gouvernement d'Ontario, et c'est jusque-là que le gouvernement se croit responsable de leur mise en exploitation. Aussi, est-il naturellement très intéressé dans cette affaire de téléphone. Le gouver-

nement se fait représenter ici uniquement dans l'intérêt public. Certaines modifications qui sont suggérées ont été redigées par l'attorney général; vous en avez la copie en mains. Ces modifications, en définitive, ne demandent que trois choses.

M. NESBITT: Quelles sont les suggestions faites par l'attorney général?

M. DAGGER: Dans la copie qui vous a été remise, les modifications suggérées par le gouvernement sont en rouge. On a éliminé une partie de la loi actuelle et on y a substitué des mots nouveaux. Cette modification exige trois choses. La première, que le paragraphe 7 qui ne s'applique qu'aux raccordements de longue distance, puisse s'appliquer aux raccordements locaux et ruraux autant qu'à ceux de longue distance.

L'honorable M. COCHRANE: Vous n'allez pas prétendre, je suppose, que si un homme possède un réseau téléphonique dans la ville de Toronto et qu'il n'ait qu'une centaine d'abonnés, que la *Bell Telephone Company* soit tenue de le gratifier d'un raccordement avec le réseau local entier?

M. DAGGER: Non, telle n'est pas l'intention.

M. JOHNSTON, C.R.: S'il en est ainsi, pourquoi retrancher les mots "longue distance"?

M. DAGGER: Cela vaudrait probablement mieux si je m'occupais de chaque modification dans l'ordre où elle se présente.

M. SINCLAIR: Proposez-vous le retranchement des mots "longue distance", à l'article 77.

M. DAGGER: Oui.

M. BLAIN: Puis-je demander si le principal point de votre requête adressée au comité aujourd'hui n'a pas pour objet de forcer la *Bell Telephone Company* à accepter les communications de longue distance des compagnies indépendantes; n'est-ce pas là le point?

M. DAGGER: C'est un des points.

M. BLAIN: N'est-ce pas le point principal?

M. DAGGER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous expliquer la raison pour laquelle vous désirez retrancher les mots "longue distance"?

M. DAGGER: A la sixième ligne du paragraphe 7, vous limitez les conditions à "longue distance", mais non pas à l'ordre de raccordement. Je puis faire observer que, dans Ontario, la situation est aujourd'hui la suivante: La loi des téléphones d'Ontario prescrit que la Commission des chemins de fer d'Ontario doit ordonner le raccordement entre tous réseaux soumis à sa juridiction. Il y a aujourd'hui, dans Ontario, 500 ou plus de 500 réseaux téléphoniques privés de communication propre; leurs lignes s'arrêtent aux tableaux de distribution de la *Bell Telephone Company*. Cette dernière compagnie procure à présent le raccordement des réseaux, en vertu d'un contrat, et l'existence même de ces contrats montre la nécessité du raccordement. Mais en supposant que la compagnie ne peut établir ce qu'elle croit être des conditions raisonnables, et si, pour un motif quelconque, les parties ne peuvent en arriver à une entente, ces compagnies ne peuvent aujourd'hui s'adresser à aucun tribunal pour déterminer les conditions ou ordonner le raccordement. La communication à longue distance ne donne pas de communication à l'endroit où s'opère la communication à longue distance.

M. SINCLAIR: Etes-vous convaincu que nous avons juridiction sur les téléphones locaux?

M. DAGGER: La chose est indubitable.

M. NESBITT: Vous désirez faire retrancher les mots "longue distance", parce que vous désirez établir une communication entre les compagnies locales par l'entremise de la Bell.

M. DAGGER: C'est exact. Je puis affirmer qu'il a surgi, dans les causes soumises à la Commission des chemins de fer d'Ontario, plusieurs conditions qui rendent abso-

lument inutile l'article 33 de la Loi des téléphones d'Ontario, l'article qui établit l'échange du service. En effet, si la Commission rend l'ordonnance elle doit compter sur la *Bell Telephone Company* pour établir la communication. Voici un ou deux exemples: J'ai entre les mains une lettre de la *Lanark and Carleton Telephone Company.* Cette lettre énonce:—

"ASSOCIATION DES LAITIERS DE L'EST D'ONTARIO,
ALMONTE, 16 juillet 1915.

M. H. SMALL,
Secrétaire de la commission du service de santé d'Ontario,
Edifices du Parlement,
Toronto.

CHER MONSIEUR,—La *Lanark and Carleton Telephone Company* a payé à la compagnie Bell $2.50 par téléphone, pour établir la communication de son bureau central dans la ville d'Almonte, et $1 par téléphone pour les téléphones, à notre propre bureau central à Union-Hall. Nous avons 190 téléphones à Almonte et 110 à Union-Hall. La compagnie Bell nous a notifié qu'elle avait l'intention de porter le taux à $3 à Almonte, et comme le service de longue distance de nos lignes rapporte à la compagnie Bell un revenu de $40 par mois, nous avons jugé que cette augmentation était injuste. Nous exigeons de nos abonnés $12.50 par téléphone, ce qui ne fait que payer nos frais. Nous ne retirons aucun profit de ce commerce.

Je prends la liberté de vous écrire afin de constater si il y a quelque moyen d'empêcher la *Bell Telephone Company* d'imposer ce taux supplémentaire. Depuis trois ans, cette compagnie établit des communications pour nous à Almonte, au taux de $2.50, et elle n'a aucune raison d'augmenter le taux aujourd'hui.

Je compte sur une prompte réponse et vous remercie d'avance.

Votre tout dévoué,

(Signé) T. A. THOMPSON,
Prés. de la L. and C. Co.

Je ne suis pas prêt à affirmer que l'augmentation du taux demandée par la compagnie Bell est juste ou injuste; je n'ai pas l'intention de proposer quoi que ce soit de la sorte, mais le point est que cette compagnie doit accepter les conditions de la *Bell Company,* ou bien se passer de communication.

M. MACDONELL: Désirez-vous retrancher les mots "longue distance", parce que vous désirez, à l'avenir, établir, entre tous les réseaux téléphoniques, les mêmes communications que la communication de longue distance actuelle?

M. DAGGER: Afin d'autoriser la Commission mixte à juger les requêtes de cette nature.

M. MACDONELL: Je désire savoir pourquoi vous voulez retrancher les mots "longue distance"; vous désirez mettre les communications entre toutes les compagnies locales sur le même pied que les communications actuelles, n'est-ce pas?

M. DAGGER: Oui, c'est mon motif. Il y a quelque temps, la Commission des chemins de fer d'Ontario étudiait une requête présentée par la *Ingersoll Telephone Company,* en vue d'obtenir une communication avec la compagnie désignée sous le nom de *Burgessville Telephone Company.* Cette compagnie ne possédait par de tableau de distribution, toutes ses lignes étant reliées au tableau de distribution de la *Bell Telephone Company.* La *Ingersoll Company* se trouve être une concurrente de la *Bell Telephone Company,* et, à cette audition, M. Cowan, l'avocat de la *Burgessville Tele-*

phone Company, représentait la *Bell Telephone Company* dans la requête soumise à la Commission des chemins de fer du Canada depuis un certain nombre d'années, et ayant pour objet de prolonger aux réseaux concurrents la communication de longue distance. Cela, je pense, explique mieux la situation que je ne le puis le faire. Si vous voulez avoir la bonté de m'écouter un instant, je vous lirai les observations de M. Cowan (il lit):

M. COWAN: Lorsque la Commission s'est ajournée pour le lunch, j'indiquais le territoire du village de Norwich et la nécessité de ce village pour l'existence de la *Burgessville Company*. Sans le village de Norwick, l'utilité du réseau téléphonique de Burgessville cesserait en grande partie ou serait sensiblement diminuée.

Le PRÉSIDENT: Et cela dépend de la Bell?

M. COWAN: Et cela dépend absolument de la Bell. Elle possède Norwich. Ses téléphones sont établis à cet endroit et nous possédons six lignes qui vont à Norwick et communiquent avec ce bureau central de la compagnie Bell. Comme je l'ai déjà fait observer, ce bureau établit la communication pour nous et pour le compte de nos abonnés de Norwich.

En retour de ce service, la *Bell Telephone Company* reçoit un échange de communication gratuit avec les abonnés de la *Burgessville Company* autour de Norwich, et la *Burgessville Company* paie cent dollars par année pour le service effectué par la Bell dans la ville de Norwich. Par malheur ou par bonheur, selon le cas, comme la *Bell Telephone Company* est exclusivement soumise à la juridiction de la Commission fédérale, nous ne pouvons l'amener ici et résoudre d'un seul coup toutes les difficultés et toutes les divergences, les harmoniser et les mettre en contact. De plus, par malheur—quand j'emploie cette expression, je ne vise que le cas présent—les amendements apportés à la loi fédérale défendent à tout tribunal d'ordonner une communication avec échange local et la *Bell Telephone Company*.

Je désire bien m'expliquer sur ce point. Nous sommes entre les mains de la Bell, pour ce qui concerne Norwich, et nous pouvons dire que la Bell est entre nos mains, en ce qui concerne Burgessville, Ces deux compagnies ont conclu un arrangement satisfaisant, que j'ai expliqué à cette Commission. Supposons qu'une ordonnance rendue par votre Commission ait pour effet que la Bell romprait son arrangement ou y mettrait fin—il expirera dans un an—la *Burgessville Company* n'est pas en mesure de s'adresser à cette Commission et de lui demander de rendre une ordonnance en vue d'établir une communication avec la Bell à Norwich, parce que cela échappe à votre juridiction. Comme j'agis au nom de la *Burgessville Company*, il m'est impossible de m'adresser à la Commission des chemins de fer du Canada et de lui demander d'ordonner cette communication avec la ville de Norwich. En effet, la chose échappe encore à sa juridiction.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire, vous ne pouvez accorder à la Bell une communication avec toutes ces lignes, sans le consentement de la population de Burgessville?

M. COWAN: Non, mais que je sois en état de le faire ou non, je ne puis appliquer la converse et accorder à la *Burgessville Company* la communication avec la Bell. Il n'existe aucune autorité à laquelle je puis interjeter appel, ni de tribunal qui soit autorisé à la faire.

Puis, il ajoute:

Si la *Bell Telephone Company* coupe la communication à Norwich, ou refuse de donner suite à l'arrangement à son arrivée à terme, nous pourrions, en encourant des frais considérables, relier notre ligne autour de Norwich de

manière à relier entre eux tous les abonnés à la *Burgessville Company*; toutefois, cela signifie une communication rurale; mais ces abonnés ne pourraient communiquer avec les villages, le bureau de poste, le bureau des messageries, le bureau de télégraphie et autres établissements de la campagne, qui sont, à vrai dire, le cœur qui distribue le sang dans un service téléphonique local, par l'entremise de son réseau et le rend précieux.

M. NESBITT: En apparence, ils étaient desservis par la *Bell Telephone Company*?

M. DAGGER: Oui, puis il termine:

> Cet arrangement peut durer, mais en supposant qu'il cesse, qu'adviendra-t-il de la *Burgessville Company*? Elle est privée de communication avec Norwich. La *Ingersoll Company* n'est pas privée de communication avec Woodstock. Qu'adviendra-t-il alors de la *Burgessville Company*? Ele est destinée à tomber en possession de la *Bell Telephone Company* ou à échouer. Il n'y a pas un seul abonné de cette ligne de Burgessville qui paiera, pour avoir le téléphone dans cette ville, le prix qu'il paie actuellement, s'il ne peut communiquer ci et là. Je déclare donc, en toute justice, monsieur le Président, que tout tribunal hésitera avant d'imposer à cette compagnie une situation difficile dont elle n'aura ni la force ni le pouvoir de sortir. Cet argument n'aurait aucune valeur, si mon savant ami pouvait me dire—"Vous pouvez vous adresser à la Commission des chemins de fer du Canada et obliger la *Bell Telephone Company* à établir une communication avec vous."

Il conclut ensuite:

> Il est malheureux, je pense, que toutes les compagnies de téléphone ne relèvent pas d'un seul tribunal et tous les chemins de fer d'un même tribunal, afin de faire disparaître cette question de ressort provincial et fédéral. Je crois que les meilleurs intérêts de tous exigent que cette question soit de votre juridiction. Vous pourriez alors dire si nous causons un tort, nous le redresserons.

Le présent amendement apporté au paragraphe 7 est l'établissement d'un tribunal sous la forme d'une commission mixte, où pourraient être entendues les questions relatives aux communications dans une localité, si cette localité se trouve être contrôlée par la *Bell Telephone Company*.

M. CARVELL: Que dirait la population d'Ontario si ces questions étaient du ressort exclusif de la Commission fédérale?

L'hon. M. COCHRANE: Elle n'aurait aucun droit de s'opposer.

M. DAGGER: Ce n'est pas la question. Je pourrais difficilement. . . .

M. CARVELL: Vous représentez le gouvernement d'Ontario. Je désirerais connaître votre opinion.

M. DAGGER: Je crois qu'il surgirait des complications. Il y aurait alors partage de juridiction.

M. CARVELL: C'est ce qui arriverait, je crois, sous le régime d'une commission mixte.

M. DAGGER: Cet amendement relatif à la commission mixte établit exactement la situation actuelle, à l'égard des chemins de fer.

M. CARVELL: J'apprécie la chose, mais elle n'est pas encore légale. Je suppose que le présent bill. . . .

M. DAGGER: Je vous demande pardon. Cette loi relative aux chemins de fer existe. Tout récemment, on a jugé, à Toronto, la cause de l'aiguillage commun du *Metropolitan Railway* dans la ville d'Aurora *vs* le Grand-Tronc. Cette cause a été jugée par une commission mixte. Nous demandons d'appliquer aux compagnies de téléphones absolument la même loi que la loi actuelle, relative aux chemins de fer.

M. NESBITT: Je comprends que vous êtes opposé au contrôle suprême par la Commission des chemins de fer du Canada.

M. DAGGER: Le gouvernement ne m'a pas donné d'instructions sur ce point. Je ne me risquerais à exprimer l'opinion du gouvernement au sujet de l'enlèvement d'aucun de ses pouvoirs actuels par le parlement fédéral.

M. SINCLAIR: Croyez-vous avoir résolu toutes les difficultés qui pourraient surgir en adoptant l'idée de la commission mixte? Avez-vous établi un quorum et décidé qui doit convoquer les deux commissions?

M. DAGGER: La loi fédérale et la loi d'Ontario prévoient déjà la chose. Je pourrais faire observer qu'à la dernière session de la législature d'Ontario, on a apporté à la Loi des téléphones d'Ontario l'amendement suivant, en vue de statuer sur ce point même:

> Lorsque le réseau ou les lignes téléphoniques de toute compagnie soumise à la juridiction législative de la province d'Ontario, et le réseau ou les lignes d'une compagnie téléphonique soumise à la juridiction du parlement du Canada sont situées à une proximité telle, qu'il est impraticable de relier ces réseaux ou ces lignes, de manière à établir une communication directe, au besoin, entre un téléphone d'un réseau, ou d'une ligne, et un téléphone d'un autre réseau, ou d'une autre ligne, l'une ou l'autre de ces compagnies, ou toute corporation municipale, ou toute autre corporation publique, ou toute autre personne intéressée peut déposer entre les mains du secrétaire de la Commission, et entre les mains du secrétaire de la Commission des chemins de fer du Canada, une requête ayant pour objet de faire rendre une ordonnance enjoignant l'établissement de cette communication, ainsi que la preuve du service de cette requête aux compagnies intéressées, et les dispositions des alinéas (*b*), (*c*), (*d*) et (*e*) du paragraphe I de l'article 131 de la Loi des chemins de fer d'Ontario, avec l'adaptation nécessaire, doivent s'appliquer à toute semblable requête.

Cela ressemble à la mention faite dans le bill n° 13.

LE PRÉSIDENT: Quel article?

M. DAGGER: L'article 375, paragraphe 7 q, commençant à la ligne 38, est conçu dans les termes suivants:

> Mais lorsqu'un de ces réseaux ou lignes relève de l'autorité législative d'une province, et qu'il existe dans cette province une commission ou une autre corporation autorisée à rendre des ordonnances au sujet des réseaux ou lignes téléphoniques soumises à l'autorité législative de la province, cette commission ou cette autre corporation provinciale peut, en séance ou conférence conjointe, sur requête de la compagnie, ou de toute compagnie, province, municipalité ou corporation susmentionnée, et aux conditions qu'elle juge équitables, ordonner tout usage, tout raccordement ou toute communication, à l'égard de tous réseaux ou lignes téléphoniques et de tout ce qui est jugé nécessaire ou expédient à cet effet, et les dispositions du paragraphe 3 de l'article 254 de la présente loi, avec l'adaptation nécessaire, doivent s'appliquer à tout semblable cas.

L'article 254 de la loi fédérale et l'article 131 de la Loi des chemins de fer d'Ontario sont absolument les mêmes.

M. MACDONELL: Voulez-vous répondre à une seule question? Ne compliqueriez-vous pas la chose et ne l'impliqueriez-vous pas en mentionnant une commission mixte composée de la Commission des chemins de fer du Canada et d'une commission provinciale? La Commission fédérale a juridiction dans les affaires de cette nature, et elle les connaît. Ne serait-il pas plus simple et tout aussi efficace de soumettre le cas

directement à la Commission des chemins de fer du Canada? Elle pourrait utiliser les renseignements que pourraient lui procurer les différentes commissions provinciales dans tout le pays.

M. DAGGER: J'ose objecter à votre allégation que la Commission fédérale est aussi bien renseignée sur le commerce téléphonique dans Ontario que la commission provinciale des chemins de fer.

M. MACDONELL: La Commission fédérale possède le contrôle sur les chemins de fer du Canada, et les réseaux téléphoniques font partie de ces chemins de fer. Quelle est votre raison pour demander que la commission provinciale soit associée à la Commission fédérale?

M. DAGGER: Ma raison est qu'il existe deux commissions distinctes, qu'il y a le réseau de la *Bell Telephone Company* et les réseaux provinciaux.

L'hon. M. COCHRANE: Nous n'avons pas d'autorité sur la commission provinciale, nous l'avons sur la Commission fédérale.

M. MACDONELL: Nous ne possédons aucune autorité sur les commissions provinciales, nous ne pouvons légiférer à leur égard dans la présente loi.

M. DAGGER: Vous l'avez fait à l'égard des chemins de fer.

M. MACDONELL: Non.

M. JOHNSTON, C.R.: Si, vous l'avez fait.

M. DAGGER: Si un chemin de fer soumis à la juridiction de la province d'Ontario désire un échange de service avec les lignes de chemin de fer soumises à la juridiction du Canada, il est rendu une ordonnance par une commission mixte, en vertu des articles de la Loi des chemins de fer mentionnée. Nous demandons la même chose, en ce qui concerne la *Bell Telephone Company*.

M. MACDONELL: Oui, mais nous n'avons aucun droit d'exécuter cette ordonnance. Si l'ordonnance n'est pas exécutée, ni ce Parlement ni la Commission des chemins de fer du Canada ne peut l'exécuter. Voilà la difficulté.

M. DAGGER: Si vous légiférez à l'égard des téléphones comme vous l'avez fait pour les chemins de fer, nous sommes prêts à courir notre risque, en ce qui concerne l'application de la loi.

M. MACDONELL: Quelle est votre objection pour refuser de soumettre, promptement et en dernier ressort, la chose à la Commission des chemins de fer du Canada?

M. DAGGER: Le simple fait que cela empiéterait sur les droits du gouvernement provincial de traiter avec les compagnies provinciales.

L'hon. M. COCHRANE: Il ne s'agit aucunement de cela. Il s'agit d'une compagnie provinciale qui demande une communication avec une compagnie fédérale.

M. MACDONELL: C'est de cela qu'il s'agit.

L'hon. M. COCHRANE: Aucune autorité, sauf la Commission des chemins de fer du Canada, ne peut conférer le pouvoir demandé.

M. MACDONELL: Il me semble que vous empiéteriez sur les droits fédéraux si vous établissiez dans cette loi fédérale les pouvoirs de la commission provinciale.

L'hon. M. COCHRANE: Votre seul désir est de contrôler la *Bell Telephone Company*, qui possède une charte fédérale. Tel est votre désir.

M. DAGGER: Nous désirons, en outre, que ces arrangements ayant pour objet d'établir des communications locales soient soumis au contrôle du même tribunal.

L'hon. M. COCHRANE: Votre commission provinciale peut sanctionner les communications locales avec les compagnies locales. Nous ne le pouvons pas.

M. DAGGER: Je vous demande pardon, monsieur. Notre commission ne possède aucune autorité pour enjoindre à la *Bell Telephone Company* de procurer une communication à l'une de nos compagnies, et si deux réseaux ruraux se terminent au même

tableau de distribution, et si la *Bell Telephone Company* ne consent pas, en vertu d'un contrat, à établir une communication, nul tribunal ne peut l'y contraindre, comme je l'ai fait observer dans la cause mentionnée de la *Burgessville Company* et de la *Ingersoll Company.*

M. MACDONELL: S'il y a deux compagnies provinciales et s'il existe un litige entre elles au sujet de l'échange des taux ou des communications, quel pouvoir possède ce Parlement de statuer qu'elles doivent échanger des communications? Nous n'avons pas ce pouvoir.

M. DAGGER: Une commission mixte possédait le pouvoir nécessaire.

M. NESBITT: Votre commission provinciale possède aujourd'hui le pouvoir, lorsqu'il s'agit d'un échange entre deux compagnies locales. C'est cela que visait la question de M. Macdonell.

M. MACDONELL: Oui, entre deux compagnies essentiellement locales.

M. CARVELL: N'essayez-vous pas, M. Dagger, d'obtenir une loi ayant pour objet que deux compagnies locales peuvent avoir une communication par l'entremise de la *Bell Company*? C'est ce que vous demandez, n'est-ce pas?

M. DAGGER: Non, voici notre demande: Lorsque nous ne pouvons conclure un arrangement....

M. CARVELL: Vous désirez le droit d'établir des communications par l'entremise de la *Bell Telephone Company* pour que les abonnés d'une compagnie locale puissent communiquer avec les abonnés d'une autre compagnie locale?

M. NESBITT: Si je saisis bien, vous désirez que la compagnie Bell soit obligée d'établir la communication avec deux compagnies locales, dont les lignes s'arrêtent au tableau de distribution de la compagnie Bell, si ces deux compagnies désirent cette communication.

M. DAGGER: Nous désirons plus que cela.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous exposer brièvement votre désir; il semble y avoir confusion au sujet de votre demande.

M. DAGGER: Il y a, dans Ontario, quatre ou cinq catégories de services de réseaux téléphoniques. Une de ces catégories possède son propre bureau central dans un village, ou dans une ville, et elle accomplit son service dans les districts ruraux voisins de la compagnie Bell, et pour le compte de cette dernière, en qualité de son agent local. Les lignes de longue distance de la compagnie s'arrêtent à ce tableau de distribution, et la compagnie Bell lui paie, en vertu d'un contrat, une commission sur ses opérations de grande distance. Il existe une autre série de compagnies qui ont un échange dans la région et qui construisent une ligne entre cet échange et le tableau de distribution de la *Bell Telephone* dans la ville ou dans le village le plus rapproché. Elles relient à la Bell, moyennant un taux de, disons, cinq ou dix cents la communication. Une autre catégorie, probablement la plus importante, comprend environ trois à quatre cents réseaux construits dans les townships, mais qui n'ont absolument aucun bureau central. Leurs lignes s'étendent jusqu'aux limites municipales d'un village, ou d'une ville, où la *Bell Telephone Company* accomplit un service. Elles pénètrent dans la ville ou le village par l'entremise de la *Bell Telephone Company,* et elles s'arrêtent au tableau de distribution de cette dernière. La *Bell Telephone Company* est leur distributrice, et, en vertu d'un contrat stipulant le paiement de trois, quatre ou cinq dollars, selon le cas, par année, la compagnie Bell établit la communication pour ces réseaux ruraux. Voici maintenant la situation, en ce qui concerne la dernière compagnie mentionnée, qui ne possède pas d'échange, et dont les lignes s'arrêtent aux limites municipales de la ville ou du village. Si, pour une raison quelconque, la *Bell Telephone Company* et la compagnie locale ne peuvent s'entendre, les lignes sont arrêtées à la limite, et le placement de la compagnie locale est rendu absolument sans valeur, à moins d'établir une deuxième ligne, ce que le gouvernement

d'Ontario désire éviter. Dans ces conditions, la compagnie locale est impuissante, et nous désirons faire insérer dans ce bill des dispositions qui permettront le règlement de ces malentendus entre la compagnie Bell et une compagnie rurale, et l'établissement des communications à des conditions convenables.

M. BLAIN: Y a-t-il beaucoup de cas de ce genre?

M. DAGGER: Il y a probablement 400 compagnies qui communiquent dans ces conditions-là. Ainsi que je l'ai déjà fait observer, je ne désire pas critiquer ces contrats ou arrangements; ils peuvent être parfaitement justes, mais à en juger par les lettres de temps à autre reçues par la commission des chemins de fer d'Ontario, il existe des motifs de grief, et il n'y a pas de remède.

M. CARVELL: Parmi les cas que vous avez cités, y en aurait-il dans lesquels la compagnie locale serait parallèle à la Bell, et où il y aurait concurrence entre les deux compagnies, ou bien toutes ces compagnies se trouvent-elles dans des districts qui n'ont pas été développés par la compagnie Bell?

M. DAGGER: Quatre-vingt-dix pour cent de ces compagnies se trouvent dans des districts qui n'ont pas été développés par la compagnie Bell.

Le PRÉSIDENT: Nous avons consacré près d'une heure à entendre la version du gouvernement d'Ontario.

M. SINCLAIR: Quelqu'un s'y oppose-t-il?

Le PRÉSIDENT: Si je ne me trompe, beaucoup d'hommes ici présents ce matin désirent être entendus.

M. NESBITT: Avant de vous retirer, M. Dagger, voulez-vous me permettre de vous poser une question? A votre connaissance, existe-t-il entre la compagnie Bell et les compagnies rurales beaucoup de griefs du genre de ceux que vous venez de mentionner au sujet des taux?

M. DAGGER: La commission d'Ontario a reçu un assez grand nombre de communications. Je vous en lirai une.

M. NESBITT: C'en est une dans laquelle elle propose un supplément annuel de taux de 50 cents?

M. DAGGER: Oui. Voici une autre lettre reçue de la *Adamston Rural Telephone Association* (il lit):

ADAMSTON STATION, ONT., 14 février 1917.

Au président de la Commission des chemins de fer,
Toronto.

CHER MONSIEUR,—Au mois d'avril 1910, lorsque nous avons établi notre ligne rurale en vue d'opérer un raccordement avec le réseau Bell à Renfrew, ce réseau nous a demandé un taux d'échange de cinq cents par communication. Nous en étions satisfaits. La compagnie Bell nous apprend aujourd'hui qu'elle interceptera nos communications le 22 mars, si nous ne lui payons un taux uniforme de $5 par téléphone par année.

Il se peut que le taux de $5 par année par téléphone soit parfaitement juste, mais il n'y a pas de tribunal pour juger si ce taux est raisonnable ou non.

M. NESBITT: Je vous comprends.

M. DAGGER: Je pourrais mentionner un autre cas. Les lignes de la commission des chemins de fer du Témiscamingue et du nord de l'Ontario s'arrêtent à North-Bay. Il n'existe pas de tribunal qui puisse procurer une communication à North-Bay à la population de cette région du nord. Il pourrait accorder une communication au delà, mais non pas avec North-Bay.

M. NESBITT : En présence de vos observations, je désirerais vous poser une autre question. Revenons au cas où vous dites que la compagnie exigeait autrefois un taux de 5 cents par communication et où elle demande aujourd'hui $5 par téléphone, y a-t-il quelque raison pour laquelle ce cas ne devrait pas être soumis à la Commission des chemins de fer du Canada?

M. DAGGER : Si la Commission des chemins de fer est autorisée, c'est parfait. Je ne désire pas affirmer que le gouvernement provincial serait parfaitement satisfait de laisser le jugement de cette question à la Commission des chemins de fer du Canada.

M. NESBITT : Elle n'aurait certainement pas le pouvoir de contraindre la compagnie rurale à accepter son jugement, mais elle aurait celui de forcer la compagnie Bell à l'accepter.

M. DAGGER : Je suppose que le gouvernement d'Ontario pourrait décréter, dans sa loi, que les réseaux ruraux sont tenus de se conformer à ces conditions, si la commission provinciale confirme le jugement. Je n'ai soulevé que dans les cas mentionnés la question de la convenance qu'il y aurait pour une commission mixte de décider à l'égard des communications à grande distance. C'est une question plutôt importante, quand vous avez environ 600 réseaux téléphoniques, dont 500 dépendent absolument de la compagnie Bell pour le service, et sans moyen de régler ces différends. Je pourrais mentionner un autre point : l'intérêt public. Je suis certain que, si on le demandait à la majorité de ces compagnies, elles se déclareraient parfaitement satisfaites de cet arrangement. En effet, en vertu de ces contrats, ce n'est pas la compagnie mais le public qui paie. J'ai un cas en l'espèce, celui de la *Norfolk County Company*. Un des directeurs de cette compagnie m'a appris que cette dernière recevait un revenu de $5,000 par année par suite de son contrat avec la *Bell Telephone Company*. Je lui ai demandé : " Comment se compose ce $5,000 que vous avez reçu de la *Bell Telephone Company?* Voulez-vous dire que cela représente une commission pour les opérations de longue distance?" Il m'a répondu : " Non, la commission représente environ 25 pour 100 des $5,000. Nous obtenons à peu près $4,000 grâce aux taux d'autres lignes." Les membres du comité constateront que, en vertu du contrat, le public paie $4,000 par année. Le service de longue distance paie l'autre $1,000. La chose peut être parfaitement juste, mais il n'existe pas de tribunal pour en juger.

M. NESBITT : La compagnie Norfolk se reprend sur l'autre compagnie.

M. DAGGER : Vous pouvez vous imaginer que la compagnie Norfolk est parfaitement satisfaite du contrat, parce que le public paie.

M. CARVELL : Elle obtient son revenu de la compagnie moins importante.

M. DAGGER : Je puis affirmer que le gouvernement d'Ontario est d'avis que cette idée d'augmenter le coût d'une communication à grande distance, à cause d'un raccordement entre deux compagnies, n'est pas juste. Lorsqu'un homme paie un loyer de téléphone, il ne devrait que payer le taux de sa communication à grande distance.

M. NESBITT : D'après la distance.

M. DAGGER : D'après la distance. Cette idée de faire payer aux abonnés une surtaxe de 10 cents, ou plus, pour une communication à grande distance, pour la simple raison que cette communication n'a pas lieu sur la ligne de la *Bell Telephone Company*, n'est pas équitable. Prenez le village de Waterford, où la *Norfolk County Telephone Company* accomplit le service. Lorsque ce service était accompli par la *Bell Telephone Company,* je pouvais téléphoner de Waterford à Toronto, et payer seulement le taux de grande distance établi. La compagnie Bell et la compagnie Norfolk ont conclu un arrangement, aux termes duquel la compagnie Norfolk a acquis le service du village de Waterford. Par suite de cet arrangement, vous devez aujourd'hui payer le taux de grande distance, plus 10 cents.

Le PRÉSIDENT : Je demanderai à M. Dagger d'avoir la bonté de terminer ses observations, afin de nous permettre d'entendre un autre représentant. Nous avons consacré une heure à l'exposé des arguments du gouvernement. J'ai lu tous les amende-

ments que vous ou le ministre avez proposés, et je suis sûr que vous reconnaîtrez la sagesse du comité dans son désir d'entendre d'autres témoins.

M. DAGGER: Je désirerais affirmer que ce document expose les raisons motivant le retranchement projeté du mot "indemnité".

Le PRÉSIDENT: L'amendement présenté par l'honorable I. B. Lucas couvre entièrement votre point.

M. BLAIN: Je voudrais formuler une proposition, bien qu'elle n'ait peut-être pas une grande valeur. Le comité pourra en juger. Si je ne me trompe, la *Bell Telephone Company* est prête à concéder beaucoup de points litigieux très importants de la présente requête. Que penseriez-vous si nous étudiions les points qu'elle est prête à concéder et si nous permettions aux représentants de la *Bell Telephone Company* d'exposer leur cas. Nous débattrions ensuite les questions contentieuses.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il entendre les représentants de la *Bell Telephone Company*?

M. AIMÉ GEOFFRION, C.R.: En ce qui concerne la question de savoir s'il devrait y avoir une commission mixte, ou bien si les différends devraient être jugés par la Commission des chemins de fer du Canada, la chose nous importe peu. Nous n'avons pas d'objection à ce qu'on établisse un rouage régulier pour appliquer la loi. Nous sommes portés à préférer la Commission des chemins de fer, et, quant à moi, je ne vois pas de motif pour qu'il en soit autrement. La corporation municipale est, à ce titre, une création provinciale, comme la compagnie téléphonique provinciale, et on n'a jamais éprouvé de difficulté à ce que la Commission des chemins de fer règle les différends qui ont surgi entre les compagnies fédérales et les corporations municipales; mais quelle que soit la loi, il faut l'appliquer au cas. Il doit exister un tribunal et un rouage pour appliquer la loi. Nous nous soucions peu de la manière dont ce rouage sera constitué. Nous sommes seulement d'avis que la Commission des chemins de fer du Canada a toujours été un tribunal satisfaisant et qu'il est le tribunal le plus logique. Elle est moins incommode que les autres tribunaux, et elle est très compétente. C'est tout ce que nous avons à exposer à ce sujet. La proposition suivante porte qu'il doit exister une communication, non seulement pour les fins de grande distance, mais pour les fins locales. Nous sommes tout à fait consentants à conclure un arrangement sur ce point. En réalité nous avons accordé par contrat privé des communications à qui que ce soit, sauf à nos concurrents, et nous consentons entièrement à ce que la loi décrète que nous fassions ce que nous avons fait depuis quelques années. Nous avons des raccordements avec 675 réseaux, et nous avons refusé des communications à 74. Nous avons des raccordements avec 89,000 téléphones, et nous avons refusé des communications à 8,000, à cause de concurrence. Par conséquent, nous sommes consentants à soumettre le retranchement des mots "longue distance," pourvu que nous fassions insérer un article qui nous protège contre les concurrents. Nous nous objectons à un petit système local qui commence à nous faire concurrence dans notre propre ville, demandant le lendemain de son incorporation l'usage et le bénéfice de notre système local. C'est là notre première difficulté, nous voulons être protégés par la prohibition de tout pouvoir exigeant des communications pour fins locales, là où la concurrence existe. Le point suivant sur lequel nous ne sommes pas d'accord est la question d'indemnité, lorsqu'un concurrent obtient une communication à grande distance. Nous désirons le maintien des premières lignes de la loi, telles qu'interprétées par la cour Suprême, et confirmant le jugement de la Commission des chemins de fer, à l'effet que, dans les cas de concurrence, la Commission doit être autorisée à ordonner le paiement d'une indemnité. Il y a un certain nombre d'autres points, d'une importance relativement insignifiante, sur lesquels nous désirons attirer l'attention. Toutefois, nous voulons être protégés contre les demandes d'un concurrent, en vue d'obtenir des opérations

locales, et nous voulons avoir le droit de refuser d'accorder la communication sans indemnité.

L'hon. M. COCHRANE: Qu'entendez-vous par "concurrent," deux réseaux dans une même ville?

M. GEOFFRION, C.R.: Nous voulons être protégés contre la concurrence de, disons, une compagnie moins importante, qui désire faire usage de notre réseau local dans la même ville, et que, bien que possédant une installation moins considérable et moins coûteuse, veut être mis sur le même pied avantageux que nous.

M. BENNETT (Simcoe): Qu'arrive-t-il si une compagnie est liée à l'une de ces lignes concurrentes dans la même ville ou dans le même village?

M. GEOFFRION, C.R.: Si la ligne rurale traverse la ville, je ne comprends pas comment nous pouvons accorder la communication avec une, et non avec l'autre.

M. NESBITT: Que dites-vous de l'alinéa (*a*) de l'article 7?

M. GEOFFRION, C.R.: Je ne pense pas que le sens soit assez vaste; voici la situation: nous avons deux sources de concurrence—les opérations locales et les opérations de grande distance. En d'autres termes, je puis concevoir qu'une personne construise une ligne à grande distance reliant Montréal à Ottawa, sans raccordements intermédiaires, parallèlement à nos lignes de grande distance, et qu'elle nous demande l'usage de nos lignes locales aux deux extrémités, et nous voulons être protégés, pour ce qui regarde le service local, non seulement contre le concurrent dans les opérations locales, mais aussi dans les opérations de grande distance. Le gouvernement d'Ontario ignore le résultat entier de l'adoption du bill dans la forme proposée, car, au point de vue financier, la proposition deviendra attrayante, dès la modification du bill de la manière proposée. Une simple ligne à grande distance reliant Montréal à Ottawa deviendra une proposition financière attrayante. Maintenant, en ce qui concerne l'article 7, l'objection provient de ce que la ligne est arrêtée aux limites de la municipalité, et vous savez parfaitement bien, messieurs, que dans beaucoup d'endroits, le réseau local va au delà des limites de la municipalité. Il faut que nous soyons protégés contre la concurrence de longue distance, aussi bien que contre le concurrent local, quant au service local. Cette protection s'applique déjà aux communications à longue distance, mais nous voulons être protégés à l'égard du service local, s'il s'agit d'une longue distance avec communication locale. Lorsqu'un réseau franchit les limites municipales, la *Bell Telephone Company* doit-elle accorder le raccordement aux abonnés de ce réseau, en dehors des limites municipales et le refuser aux abonnés situés dans ces limites, ou bien allez-vous contraindre la compagnie à accorder la communication à une compagnie concurrente, parce que cette dernière a des abonnés en dehors des limites municipales?

M. NESBITT: Vous voulez comprendre le réseau tout entier.

M. GEOFFRION, C.R.: Il faudrait comprendre le réseau tout entier, en ce qui concerne la concurrence.

M. NESBITT: En supposant que vous ayez une ville où se trouve une compagnie locale qui a des abonnés dans la ville et aussi quelques abonnés dans la campagne. Pour les communications à grande distance d'abord, vous exigez d'eux une indemnité pour communiquer avec vous.

M. GEOFFRION, C.R.: Si la Commission des chemins de fer l'autorise.

M. NESBITT: Vous exigez d'eux une indemnité pour communiquer avec vous. Vous leur demandez, en outre, pour chaque communication, disons, par exemple, 10 cents, pour toute communication à grande distance qui passe par votre ligne, tandis que vous pouvez avoir retiré un certain profit des communications à grande distance qui viennent à votre ligne sur les mêmes routes rurales. Avez-vous quelque objection à ce que ces communications soient reçues au même taux?

M. GEOFFRION, C.R.: Sur quelle ligne?

M. NESBITT: Sur les deux lignes; vous bénéficiez des deux manières.

M. GEOFFRION, C.R.: Nous bénéficions des deux manières, si ce n'est pas une compagnie concurrente.

M. NESBITT: En supposant qu'elle soit, dans une certaine mesure, une concurrente dans la ville, elle ne l'est pas dans la campagne. Vous ne possédez pas de lignes dans la campagne, et ces abonnés de la campagne pourraient en bénéficier. Vous exigez le taux ordinaire, et vous avez, en tout cas, vos employés au bureau central.

M. GEOFFRION, C.R.: Toute la difficulté est pratique. Vous ne pouvez partager le réseau. Je ne vois pas comment vous pouvez rédiger une loi ou une décision même de la Commission, déterminant quand le réseau est concurrent.

M. NESBITT: Vous consentez à laisser aux soins de la Commission des chemins de fer le règlement de l'indemnité?

M. GEOFFRION, C.R.: C'est la loi actuelle; la Commission des chemins de fer n'est aucunement tenue de nous accorder une indemnité, même s'il s'agit d'un réseau concurrent. Elle peut décider qu'il n'y aura pas d'indemnité, ou bien en fixer le montant et déterminer la manière dont elle doit être payée. Nous affirmons que la Commission devrait simplement posséder le pouvoir d'énoncer qu'elle juge équitable, lorsque nous sommes obligés d'accorder à un concurrent une communication à grande distance, et lorsqu'il n'en résulte pas d'opération locale, que nous recevions l'indemnité qu'elle déterminera.

M. LAPOINTE (Kamouraska): La cour Suprême doit accorder une indemnité.

M. GEOFFRION, C.R.: Non, le mot "peut" n'est pas obligatoire. Lorsque nous obtenons l'indemnité, c'est parce que la Commission a jugé équitable que nous en recevions une.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous êtes satisfaits des termes actuels de l'article 7 du bill?

M. GEOFFRION, C.R.: Oui, retranchez les mots "longue distance", si vous le voulez, du moment que nous sommes protégés, et si la chose est adoptée, il vous faudra répéter les mots, relativement à l'indemnité.

M. MIDDLEBRO: Les tribunaux n'ont-ils pas décidé que, en raison de la prescription d'une indemnité, vous pouvez demander un supplément de taux?

M. GEOFFRION, C.R.: La cour Suprême a décidé qu'il peut arriver qu'on exige un supplément de taux.

M. MIDDLEBRO: Comme question de fait, le taux supplémentaire a été ordonné.

M. GEOFFRION, C.R.: Dans certains cas, sans doute.

M. MIDDLEBRO: Pour la simple raison, que, dans certains districts, vous avez été privés d'opérations téléphoniques à la suite de la concurrence qui a surgi de ce raccordement. La Commission a déjà décidé que vous aviez droit de demander ce taux supplémentaire.

M. GEOFFRION, C.R.: Lorsque la Commission a été d'avis que, par suite du raccordement, nous avons été privés de commerce, elle nous a accordé une indemnité.

M. MIDDLEBRO: Si je ne me trompe, la Commission a déjà rendu jugement.

M. GEOFFRION, C.R.: Qu'elle "peut".

M. MIDDLEBRO: Elle suivra le précédent qui....

M. GEOFFRION, C.R.: C'est pour cette raison que nous ne nous entendons pas sur le terme. Votre conclusion ne découle pas. Si le réseau se sert de nos lignes, il pourra nous enlever des clients. Nous devrions alors être indemnisés.

M. MIDDLEBRO: En d'autres termes, si un réseau obtient, dans une certaine partie du pays, des abonnés que vous auriez eus, sans l'ingérence de ce réseau, vous avez alors droit à une indemnité?

M. GEOFFRION, C.R.: Nous n'irions pas jusque-là. Je doute que ce soit une conclusion logique. Et puis je suis sûr que la Commission n'ira pas à cet extrême. Si cette situation extraordinaire se produit—ma foi le Parlement siège tous les ans.

M. JAMESON: Assumeriez-vous cette attitude devant la Commission des chemins de fer?

M. GEOFFRION, C.R.: Il existe une difficulté. On ne me demandera probablement pas.

M. JAMESON: Cela explique probablement votre attitude devant ce comité.

M. MIDDLEBRO: N'est-il pas vrai que le président de la Commission fédérale a formulé une opinion dissidente de celle de ses collègues?

M. GEOFFRION, C.R.: Il nous était défavorable de la manière suivante: Il a fait observer qu'il était lié par la loi; et qu'il ne croyait pas que ce fût le sens de la loi. Il faut lire *in extenso* le jugement de sir Henry Drayton. Voici le jugement qu'il a prononcé: Comme question de droit, il ne croyait pas que les termes lui conférassent le pouvoir—je résume—il a cependant ajouté qu'il reconnaissait absolument l'équité de notre attitude. Vous trouverez les termes exprès du jugement dans le mémoire que nous avons soumis au comité. Sir Henry ne croyait pas, qu'en droit, il pouvait nous accorder ce que nous lui demandions. Nous désirions que nos concurrents ne se servissent pas de nos propres instruments pour nous combattre.

Le PRÉSIDENT: M. F. D. Mackay, le secrétaire des lignes téléphoniques indépendantes est ici présent, et nous le ferons comparaître.

M. MACDONELL: Je proposerais que, autant que possible, les messieurs qui s'adressent au comité partagent la question de manière à ce que chacun en traite une certaine phase.

M. NESBITT: Laissez-les parler.

M. F. D. MACKAY: Je tâcherai d'être bref et de m'en tenir à la question. J'ai entendu le débat qui a eu lieu, et je m'appliquerai, autant que me le permettront mes faibles pouvoirs, de me rendre au désir du comité—d'expliquer le fond de la question et d'être expéditif.

En premier lieu, je parle au nom de l'exécutif de l'Association indépendante canadienne, une organisation qui représente ces réseaux locaux, tant municipaux—c'est-à-dire, la plupart des réseaux municipaux d'Ontario—que ceux exploités par des associations locales ou coopératives. Tous les membres de l'exécutif sont ici présents avec moi, et nous désirons simplement vous énoncer les conditions des arrangements en vertu desquels nous exerçons des opérations avec la Bell, afin de montrer la nature variée de ces contrats et de pouvoir vous convaincre de la nécessité qu'il y a d'établir un système d'opération uniforme entre les deux compagnies.

Permettez-moi de faire précéder mes observations de cette déclaration que 75 pour 100 de ces hommes livrés au commerce du téléphone, les hommes qui représentent ces réseaux ici, n'ambitionnaient pas de s'engager dans ce commerce. Ils étaient cultivateurs, meuniers, ou bien ils avaient quelque autre occupation dans un petit village de campagne. Je puis affirmer que le médecin a joué un rôle important, parce qu'il désirait communiquer par téléphone avec ses clients et s'éviter de longues promenades en voiture par un temps froid. Ces personnes se sont engagées dans ce commerce, car c'était la seule manière d'avoir un service téléphonique. Eh bien, comment l'obtiendront-elles? Je puis affirmer qu'il n'y a pas, aujourd'hui, dans ce commerce, une seule personne qui ne se soit pas adressée à la *Bell Telephone Company*. Que répond la *Bell Telephone Company* aux offres qui lui sont faites? Elle répond: "Messieurs, nous refusons; mais, si vous êtes à trois milles de distance, nous exigeons cent dollars." Elle a fixé un prix prohibitif.

L'hon. M. MURPHY: Cent dollars pour quoi?

M. MACKAY: Pour un raccordement. Je vous fais l'observation suivante: lorsque vous étudierez nos requêtes d'amendements, je désire que vous n'oubliez pas l'origine

de ces réseaux; ni la raison de leur existence. De plus, ce parlement a jugé à propos d'octroyer à la *Bell Telephone Company* une charte qu'on ne pourrait obtenir aujourd'hui. Elle possède des pouvoirs qui provoqueraient une révolution parmi le peuple et vous balaierait, si le parlement les octroyait aujourd'hui. La chose est unanimement reconnue. Après avoir octroyé ces pouvoirs et ces privilèges et quand ces compagnies ont été établies parce qu'il le fallait, je vous demande d'accorder vos sympathies, non pas à la puissante corporation, mais, comme représentants du peuple, aux compagnies du peuple. Ces dernières ne se livrent pas au commerce des téléphones pour réaliser un profit, mais dans le seul but de procurer un service à leurs populations rurales. C'est avec ce fait dans l'esprit que je vous demande d'étudier ces amendements.

Permettez-moi alors de parler de la déclaration du témoin précédent (M. Geoffrion) et de vous éclaircir au sujet de ses observations. Permettez-moi d'affirmer que cette lutte relative à cet amendement dure depuis huit ou dix ans; que nous avons dépensé des dizaines de mille dollars de notre propre argent pour tâcher d'obtenir ce que nous vous demandons de nous accorder, à titre de représentants du peuple. Nous avons échoué, et je n'ai pas l'intention d'essayer de retracer nos efforts en vue d'obtenir cette communication. Je vous apprendrai seulement que nous avons lutté au meilleur de notre connaissance, et que nous avons été vaincus à chaque phase? Il existe une ordonnance de la Commission des chemins de fer. M. Geoffrion énonce que la Commission "peut" accorder une indemnité. Messieurs, elle l'a imposée. Aujourd'hui, si la *Bell Telephone Company* vient trouver le propriétaire de ces compagnies locales dont le contrat est expiré, s'il y a débat des conditions, et si la compagnie locale fait observer: "Vos conditions ne nous conviennent pas, nous jugeons que le taux demandé est trop élevé", la compagnie Bell peut répondre: "Si nos conditions ne vous conviennent pas, nous les croyons raisonnables, nous savons qu'elles le sont, vous pouvez obtenir ce que vous accorde l'ordonnance de la Commission fédérale." En d'autres termes, cette ordonnance de la Commission fédérale est une massue entre les mains de la *Bell Telephone Company*, et elle lui assure le contrôle absolu de tous les réseaux locaux, en ce qui concerne le contrat. On peut nier la chose; mais, en pratique, il en est ainsi, et vous pouvez connaître les faits, messieurs, si vous désirez interroger mes compagnons.

M. SINCLAIR: De quelle ordonnance parlez-vous?

M. MACKAY: De l'ordonnance émise par la Commission fédérale après trois années de lutte de notre part. L'ordonnance a été émise en 1914.

M. CARVELL: A quelle partie de l'ordonnance vous opposez-vous?

M. MACKAY: Le président s'est prononcé contre cette ordonnance. Je puis faire observer que le jugement dissident de sir Henry Drayton était, sous les rapports essentiels, tout à fait conforme à notre opinion. Il a fait certaines allusions concernant la *Bell Telephone Company*, à la tristesse et à l'ennui qu'il éprouvait de juger les intérêts de la *Bell Telephone Company*. Il a cependant énoncé que, d'après l'interprétation de la loi, la Commission n'avait rien autre chose à faire, et il a décidé que "la *Bell Telephone Company* paraissait obligée de procurer aux abonnés des compagnies indépendantes, tout autant qu'aux membres du public en général, qui peuvent aller à un bureau de longue distance, fourni par la *Bell Telephone Company* à ses propres frais, toutes les facilités raisonnables et voulues, en vue de la transmission des communications téléphoniques, un service qui doit être accompli sans distinction ni préférence".

M. CARVELL: Quelle décision la Commission a-t-elle rendue?

M. MACKAY: La Commission a émis une ordonnance, et, en vertu de cette ordonnance, elle a établi que nous étions tenus de payer une indemnité pour quoi? Pour la perte du commerce que la *Bell Telephone Company* allait subir; et ces réseaux locaux ont été, messieurs, une source continuelle de revenu pour la *Bell Telephone Company*. Ces gens ont placé leur argent, construit leurs réseaux et amené leurs abonnés de grande distance aux portes de la Bell.

M. SINCLAIR: Vous vous opposez à payer une indemnité?

M. MACKAY: Oui. C'est une loi nouvelle qui ne s'applique à aucun autre commerce. Si vous êtes dans une autre ligne commerciale, on ne parle pas d'exiger une indemnité pour le commerce qu'un concurrent peut vous enlever.

M. NESBITT: Dans ce cas, le concurrent ne demande pas d'ordinaire, une communication avec l'autre compagnie, vous comprenez? Vous affirmez que si un concurrent entreprend un commerce dans une ville, il ne demande pas à être indemnisé par son concurrent. Dans ce cas-là, il ne demanderait pas que ce dernier l'accommode.

M. MACKAY: C'est parfait. Dans le présent cas, la Bell a ses lignes à grande distance, établies à ces endroits en vertu de privilèges spéciaux qui lui ont été accordés. Si je ne me trompe, cette compagnie est supposée servir le public en général. Le président de la Commission a déclaré que cette compagnie est destinée à servir le public en général. Nous faisons partie du public général. Nous ne sommes pas prêts à amener nos clients au bureau de distribution de la Bell, et jusque dans leur bureau central. Nous avons cependant placé nos propres fonds, et nous sommes prêts à amener, à nos propres frais, de nouveaux clients à la *Bell Telephone Company* et à lui livrer les opérations. Nous ne demandons pas de commission pour cela. Nous lui demandons simplement de prendre nos abonnés et de se fier à eux, de la même manière que s'ils entraient dans un bureau d'une gare de chemin de fer et demandaient une communication à grande distance.

L'hon. M. COCHRANE: Consentiriez-vous à accorder ce même privilège sur votre propre ligne?

M. MACKAY: Nous consentons parfaitement à ce que les avantages soient réciproques.

M. TURRIFF: Paieriez-vous le taux régulier?

M. MACKAY: Nous consentirions à payer le prix régulier de grande distance, et nous ne demandons pas actuellement de partage.

M. SINCLAIR: Vous critiquez le jugement du tribunal plutôt que la loi.

M. MACKAY: Je la critique en tant qu'elle énonce que ce jugement existe. Mon ami fait remarquer qu'il ne s'agit que de "peut," mais j'affirme que la Commission a émis une ordonnance. Elle a placé une massue entre les mains de la compagnie Bell, et, sous le couvert de l'ordonnance, cette compagnie peut dire: "si vous n'acceptez pas nos conditions, vous devez alors accepter celles-ci et payer une indemnité."

M. SINCLAIR: En supposant que vous ayez raison, quel est le remède?

M. MACKAY: Notre remède consiste à modifier la loi dans le sens de la proposition formulée, et qui nous confère le droit de nous servir de la ligne à grande distance de la compagnie Bell, comme les autres classes de la société. Nous sommes tout à fait consentants à soumettre l'inspection de notre réseau, en ce qui concerne la qualité type de notre installation. Si elle est au niveau voulu, nous déclarons qu'il n'y a pas de raison pour laquelle nous ne devrions pas obtenir ce service, si nous payons le tarif établi.

M. NESBITT: Qui paie les frais de l'établissement de la communication?

M. MACKAY: Nous les payons.

M. NESBITT: Vous ne voulez pas payer de frais supplémentaires?

M. MACKAY: Nous ne le voulons pas.

M. SINCLAIR: Si je vous comprends bien, en modifiant la loi suivant cette proposition, la compagnie n'aura pas le pouvoir d'exiger une indemnité?

M. MACKAY: Non, monsieur, elle perd absolument ce pouvoir. La cour Suprême diffère, et la Commission des chemins de fer du Canada diffère, dans l'interprétation du mot "indemnité". Nous demandons, par conséquent, d'éliminer ce mot, pour faire cesser toute mésintelligence. Outre cette indemnité, la compagnie Bell a exigé

une surtaxe de dix cents. Si ce dix cents avait été acquis par les compagnies locales, qui avaient placé dix, quinze à vingt mille dollars dans le réseau téléphonique local, il aurait pu y avoir quelque raison et quelque excuse de le faire, mais il n'en a pas été ainsi. Sur ce montant, la compagnie Bell percevait 7 cents et la compagnie locale ne recevait que 3 cents. Nous demandons entière suppression de ce taux. Il est déraisonnable de demander à l'abonné local de payer ce montant sur un réseau local, et il ne l'est pas moins de demander un homme de Toronto qui peut appeler un abonné du réseau de M. Hoover. Pour ce qui concerne l'homme de Toronto, il est innocent, il n'était nullement cause que M. Hoover communiquât avec une compagnie indépendante. Néanmoins, s'il appelle M. Hoover sur la ligne Bell, cette compagnie fait observer: "Vous devez nous payer les 35 ou 40 cents, quel que soit le prix régulier, et nous vous imposerons une amende supplémentaire de 10 cents parce que M. Hoover possède un téléphone indépendant." Nous affirmons que la chose est injuste à l'égard de l'homme de Toronto.

M. NESBITT: Supposons que les compagnies aient le droit de partager également?

M. MACKAY: S'il n'y avait pas un supplément de taux, le partage serait égal.

M. NESBITT: J'ai posé cette question, parce que je me sers d'un téléphone rural, et la compagnie dont je suis abonné exige un supplément de taux de dix cents. Les compagnies devraient-elles partager également?

M. MACKAY: Nous affirmons qu'il ne devrait pas exister de supplément de taux, mais, s'il y en a un, que le partage soit égal.

M. NESBITT: Quant à moi, je ne trouve pas matière à objection.

M. MACKAY: Nous ne pensons pas qu'il devrait y avoir de taux supplémentaire.

M. BENNETT (Simcoe): Existe-t-il quelque moyen de contraindre la compagnie indépendante à accepter les 3 cents? Ne peut-elle pas y renoncer, si elle le désire?

M. MACKAY: Je ne crois pas que la distinction serait accordée. Ce sera une question de distinction. En effet, les gens de Toronto seraient obligés de payer 3 cents, que la compagnie Bell percevrait d'eux. On créerait, par suite, une situation de disparité qui serait une source de difficultés. En ce qui concernerait la compagnie locale, elle percevrait les 7 cents et les remettrait à la compagnie Bell. On ne devrait cependant pas exiger d'elle qu'elle agisse de la sorte, pour la simple raison que les conditions ne sont pas de nature à convenir aux circonstances, d'une manière raisonnable. Telle est notre prétention, à l'égard du service de longue distance. Nous avons entrepris ce commerce, parce que nous le devions. Nous avons placé nos fonds dans des réseaux locaux. Nous sommes disposés à mettre ces réseaux au niveau voulu, sous le rapport de l'installation des lignes, nous sommes disposés à amener ce raccordement au bureau de la Bell à nos propres frais, et nous soutenons qu'il faudrait procurer cette communication à grande distance à nos abonnés qui paient les taux réguliers de grande distance.

M. BLAIN: Si je ne me trompe, la compagnie Bell y consent.

M. MACKAY: S'il en est ainsi, nous sommes très heureux. La compagnie Bell n'y a jamais consenti jusqu'ici. Je pourrais faire observer qu'un membre ici présent de notre exécutif obtient les taux réguliers de grande distance de la compagnie Bell, en vertu d'un arrangement. Ce n'est qu'un cas isolé, et ce membre désire vivement aujourd'hui conclure un nouvel arrangement. Nous voulons savoir ce que vous allez décider. Si vous confirmez la loi actuelle, je vous apprends alors que vous nous livrez tous à la *Bell Telephone Company*, et, à l'expiration des contrats, cette compagnie peut nous accorder un nouvel arrangement ou de nouvelles conditions, nous voulons que vous enleviez cette massue de ses mains et déterminiez, hors de tout conteste, la manière d'obtenir cette communication à grande distance. Permettez-moi d'aborder maintenant un autre point.

M. Nesbitt: Avant de quitter ce point, je désire formuler une observation: Vous voulez supprimer l'indemnité et le taux supplémentaire, vous voulez que nous légiférions sur ces questions, au lieu de confier la chose à une commission quelconque.

M. Mackay: Nous voulons que vous établissiez clairement que la Commission, aux termes de l'amendement, doit avoir le contrôle de la question. Laissez la Commission décider si notre installation est au niveau voulu, et s'il est raisonnable de permettre à une ligne comme la nôtre de communiquer avec la ligne à grande distance de la compagnie Bell, ou non. La Commission décidera ce point, et elle déterminera aussi les frais que nous devrons payer pour obtenir cette communication. Nous sommes disposés à laisser la chose entre les mains de la Commission. Nous faisons cependant observer, à cause du désaccord qui règne entre la Commission des chemins de fer et la cour Suprême: " Ecartez ce doute, de même que tout équivoque, et rendez la chose claire hors de tout conteste."

M. Nesbitt: Mais vous voulez que nous légiférions sur la surtaxe et sur l'indemnité?

M. Mackay: Nous demandons simplement les taux réguliers de grande distance.

M. Johnston, C.R.: Vous voulez priver la Commission de tout droit d'accorder une indemnité?

M. Mackay: C'est exactement l'idée.

M. Lalor: Lorsque la *Bell Telephone Company* conclut un arrangement raisonnable avec certaines compagnies et qu'elle refuse d'en conclure avec d'autres, la faute retombe-t-elle sur la compagnie locale, parce qu'elle agit d'une manière déraisonnable?

M. Mackay: Non.

M. Lalor: La compagnie Bell conclut cependant un arrangement raisonnable avec certaines compagnies indépendantes?

M. Mackay: Il est plutôt difficile d'expliquer la réponse à l'honorable monsieur. Dans certains cas, il est conclu un arrangement très raisonnable et très satisfaisant, par suite de l'ignorance de la personne qui agit pour le compte de la compagnie locale, et qui peut être absolument sans aucune expérience dans le commerce des téléphones. Tous les agents de la compagnie Bell sont très polis et agréables à rencontrer. Ils obtiennent simplement le contrat de l'autre personne, qui, ne connaissant pas mieux, est satisfaite. Cela répond à un certain nombre de cas. Dans d'autres cas, il existe un contrat satisfaisant pour la raison mentionnée par M. Dagger: La compagnie Bell et la compagnie locale réalisant des profits, et il va sans dire que le public paie dans tous les cas. Dans d'autres cas, le contrat peut être satisfaisant pour une autre raison. Il y a, je pense, deux ou trois cas dans lesquels il n'y a pas d'arrangement pratique, mais M. Scott, notre président, qui représente le réseau téléphonique de la municipalité de Brussels, reçoit 20 pour 100 des recettes de grande distance. M. Scott établit le service de la Bell pour le compte de cette dernière, mais il énonce: " je désire un contrat uniforme ". C'est tout ce que nous demandons. Si la compagnie Bell est en état de payer 20 pour 100 à M. Scott—il est vrai que ce dernier établit son raccordement—elle devrait être en mesure de faire la chose raisonnable dans tous les autres cas.

Abordons maintenant la question de la commission mixte. L'Association n'était pas aussi directement intéressée dans la question de la commission mixte. En effet, cette question a surgi à la suite des difficultés éprouvées par le conseil municipal d'Ontario à l'égard des compagnies locales et la *Bell Telephone Company*. Par conséquent, la proposition émane du gouvernement, ou de la Commission des chemins de fer, mais en ce qui concerne notre Association, permettez-moi de faire observer ceci: il doit exister un tribunal chargé de juger les différends survenus entre la compagnie Bell et la compagnie locale. Nos compagnies locales sont aujourd'hui obligées de communiquer avec ces autres; nous n'avons pas le choix en la matière. La loi des téléphones d'Ontario énonce que toutes les compagnies d'Ontario doivent communiquer avec sa compagnie voisine. Nous n'avons donc pas le choix. Nous devons nous soumettre.

M. BLAIN: Sans aucun taux?

M. MACKAY: A des conditions convenues. Si les compagnies ne s'entendent pas, elles s'adressent à la Commission des chemins de fer. L'assertion de M. Dagger à l'égard de la commission mixte était alors confuse, parce que vous n'aviez pas alors entendu autant de discussion que maintenant. Par conséquent, si j'expose le point de la compagnie locale, je crois que vous le comprendrez mieux qu'au commencement. Prenez le cas dans lequel j'étais directement intéressé et il vous donnera une idée substantielle de la difficulté. Le township de Brighton possède un réseau municipal. Lorsque ce township a construit ce réseau municipal, il a pris, dans le district rural voisin de Brighton, plusieurs townships, et il a obtenu trois, quatre à cinq cents abonnés. Le township a conclu avec la compagnie Bell un arrangement en vue d'opérer un raccordement avec le tableau de distribution de la compagnie Bell à Brighton, où elle a obtenu les abonnés locaux de Brighton et la communication à grande distance, à ses taux réguliers, au prix de $2 par année par abonné. Je crois que c'était le taux. C'était un arrangement très satisfaisant, parce qu'il augmentait le nombre des abonnés de la *Bell Telephone* de 600 abonnés municipaux dans la ville de Brighton. Ceux-ci se servaient de la ligne à grande distance et payaient les frais de communication à grande distance. Ils recevaient $2 par chaque abonné pour les 150 ou 160 abonnés dans la ville. Les abonnés de la ville en retiraient de l'avantage et la *Bell Company* en retirait de l'avantage en augmentant ses abonnés locaux en raison du fait qu'ils ne pouvaient obtenir la communication avec les cultivateurs et cela était une source de profits pour la compagnie. De sorte que le réseau local aide la *Bell Telephone* dans une ville chaque fois. Les profits ne vont pas uniquement à une seule compagnie. Lorsqu'un homme construit un réseau de 600 téléphones dans une ville et qu'il peut passer un contrat avec la *Bell Company*, c'est à l'avantage des deux. Le contrat de Brighton tirait à sa fin. On a dit aux représentants de la *Bell Company:* "Nous ne sommes pas contents, nous dépensons de l'argent et nous n'avons pas de service de nuit, et le service de jour est mauvais. Les abonnés se plaignent, il faut que nous fassions un nouveau contrat." Et les représentants de la *Bell Company* dirent: "Que pouvons-nous faire?" Ils discutèrent les conditions et ils ne furent pas satisfaits. Les choses en vinrent au point où l'entreprise municipale s'adressa à la corporation de Brighton. Elle demanda une franchise et dit: "Nous installerons un tableau de distribution" et les gens de la *Bell Company* dirent: "Si vous en installez un vous annulez votre contrat, et vous ne pouvez avoir la communication à grande distance, excepté en vertu d'une ordonnance de la Commission." Cela est un cas concret qui expose les faits mieux que personne. Je connais les faits, parce que je suis allé à Brighton, lorsque la question était à l'étude. Ce cas n'a pas encore été réglé.

L'hon. M. COCHRANE: Si vous obteniez une loi obligeant la compagnie Bell à vous donner la communication à grande distance, seriez-vous satisfait?

M. MACKAY: Oui, si elle était accordée sans frais supplémentaire. Je parle maintenant de la commission mixte dans le cas de Brighton. Si cette commission mixte avait existé, tout ce qui aurait été nécessaire pour le village de Brighton, ç'aurait été de s'adresser à cette commission mixte. Alors il faudrait que la commission convoque les représentants de Brighton ainsi que les représentants de la compagnie du téléphone Bell et qu'elle leur dise: "L'ancien contrat est expiré. Quelles seront les conditions du nouveau contrat? Nous ne pensons pas que cet ancien contrat soit juste. Qu'allez-vous faire?"

L'hon. M. COCHRANE: Si elle était obligée de vous accorder la communication sans indemnité, quelle serait la nécessité d'une commission?

M. MACKAY: Mais il existe un cas où il n'y a pas de communication à grande distance. C'est précisément le point que la commission essaie de résoudre; la différence entre différentes espèces de service.

L'hon. M. COCHRANE: Si elle était obligée de vous accorder la communication pour le service à grande distance, est-ce que cela vous satisferait?

M. MACKAY: En tant qu'il s'agit de ce point, mais la nomination de la commission mixte devant s'occuper de la communication locale est nécessaire pour les raisons que j'ai indiquées. Mes amis, la *Bell Telephone Company* a mentionné le fait qu'elle ne désirait pas la concurrence locale. Elle serait dangereuse pour ses intérêts.

L'hon. M. COCHRANE: Y avait-elle un service téléphonique aussi bien que vous?

M. MACKAY: Non, elle n'a pas de service téléphonique dans les townships. Elle n'exploite jamais les townships mais elle a un service dans la ville de Brighton. En tant que ce point nous occupe le cas de M. Scott s'applique exactement au cas de ce monsieur. Il me dit que dès l'établissement du système municipal ils devaient avoir Brussels. De quelle utilité est ce système s'il ne peut pas atteindre la ville où il y a un marché? Il faut obtenir la communication avec les villes. On a discuté la question de la pose d'un tableau de distribution, et la *Bell Telephone Company* a dit de suite: "Non, si vous posez votre tableau de distribution il y aura un état de choses différent." C'est là la communication locale dont on parle. Elle n'est pas comprise dans une ordonnance pour obtenir la communication à longue distance. Il y a un certain état de choses dans les districts ruraux. La *Bell Company* avait à différentes époques fait voir son consentement à faire différentes choses. M. Macfarlane a déclaré en présence de plusieurs d'entre nous, devant la Commission des chemins de fer, qu'elle consentait et qu'elle avait toujours consenti d'accorder cette communication gratuite locale aux compagnies qui ne lui faisaient pas concurrence. Il a déclaré qu'elle consentait toujours à faire cela, et il a dit "non seulement cela, mais nous consentons à donner cette communication aux compagnies qui ne nous font pas concurence". C'est précisément le point dont il s'agit. Si elle consent à donner cette communication, il ne peut y avoir d'objection à la communication locale. Toutefois, nous ne demandons pas au comité de résoudre cette question. Nous vous demandons de constituer un corps qui pourra traiter cette question. La Commission fédérale des chemins de fer ne le peut pas. Vous avez une commission mixte qui s'occupe du chemin de fer. Pourquoi ne pas nous traiter de la même manière et nous dire: "Voici un corps qui entendra vos représentants et qui s'occupera de vos requêtes."

Le PRÉSIDENT: Pourquoi la Commission fédérale des chemins de fer ne peut-elle pas s'occuper de ce point?

M. MACKAY: On m'apprend qu'il existe un conflit d'autorité entre la Commission fédérale des chemins de fer et la commission provinciale. C'est ce qu'on m'apprend. Il faut nous adresser à la commission des chemins de fer de l'Ontario en ce qui concerne les questions provinciales, et quand il s'agit de la question de la *Bell Telephone*, nous sommes en cour d'un côté et hors de cour de l'autre.

M. CARVELL: Pourquoi la Commission fédérale des chemins de fer ne pourrait-elle rendre une ordonnance et dire: "Vous accorderez soit la communication à grande distance, ou la communication avec un réseau rural." Pourquoi la Commission fédérale n'a-t-elle pas ce pouvoir sur la *Bell Telephone Company*?

M. LUDWIG: Elle n'a pas le pouvoir correspondant sur les autorités provinciales.

M. CARVELL: Si la compagnie locale ne veut pas l'accepter, ce n'est pas notre faute, mais si la Commission des chemins de fer dit à la *Bell Company*: "Il faut que vous donniez la communication avec les compagnies locales en vertu de certaines conditions", c'est assurément tout ce que vous désirez que ce parlement fasse.

M. MACKAY: Mais nous nous sommes adressés au tribunal, et d'un côté nous étions devant les tribunaux et de l'autre nous n'étions pas devant eux. Lorsque l'ordonnance se lit: "il faut que vous fassiez ceci et cela", cela se fait, mais simplement dans le cas où c'est une ordonnance à laquelle nous ne sommes pas tenus d'obéir, c'est entièrement différent.

M. CARVELL: Alors est-ce que je dois comprendre que vous désirez obtenir un pouvoir en vertu duquel il sera ordonné à la *Bell Telephone Company* de faire une

certaine chose, et qu'ensuite vous désirez aussi avoir le pouvoir de faire accepter cette proposition à la compagnie locale.

M. MACKAY: Non. Nous ne demandons pas de forcer la *Bell Telephone Company* à faire quelque chose dans ce cas-ci en ce qui concerne cette communication locale, mais simplement de placer la question sur un terrain où on peut la discuter et où elle peut être résolue par un tribunal qui a le pouvoir sur les deux.

M. MACDONELL: Vous demandez ce que nous n'avons pas le pouvoir de vous accorder. Vous nous demandez d'établir des lois ici traitant avec les compagnies locales, provinciales, et aussi d'établir des lois traitant avec les commissions de chemin de fer locales, provinciales, qui ont la juridiction dans leurs provinces respectives et qui sont aucunement justiciable à la juridiction de ce parlement ou de toute loi que nous pouvons adopter. C'est la difficulté que je prévois. Ne suffit-il pas pour le but que vous visez si ce bill dit d'une manière précise et explicite que la Commission fédérale des chemins de fer doit s'occuper de cette question—quelle objection peut-il y avoir à cela?

M. MACKAY: En tant qu'il s'agit de la question de la longue distance, nous consentons à ce qu'elle reste en suspens. Voici ma réponse à l'autre question. Je ne suis pas avocat, et nous devons agir seulement suivant les renseignements et les avis que nous avons reçus, tant des autorités locales et du gouvernement local, à l'effet que la commission de l'Ontario n'avait aucune autorité sur la *Bell Telephone Company* et que la Commission fédérale des chemins de fer n'avait aucune autorité de mettre en vigueur des ordonnances contre les réseaux locaux. Puis on nous a dit que le seul moyen de remédier à cela c'était d'insérer une clause dans la nouvelle Loi des chemins de fer afin qu'une commission commune s'occupe de certaines questions à mesure qu'elles se présenteraient. Si nous sommes dans le tort à cet égard, nos renseignements et nos instructions sont mauvais.

M. MACLEAN: La *Bell Telephone Company* est une créature de ce parlement et ce parlement peut dire à sa créature: "Il faut que vous vous placiez sous la juridiction d'un autre corps en ce qui a trait à certaines choses."

M. NESBITT: J'aimerais à demander à M. Mackay en ce qui concerne cette proposition de retrancher les mots "grande distance" dans l'article 7. Supposons que cela se fasse, au bas de l'article 7, que chaque fois qu'il y a une commission provinciale des chemins de fer ayant le pouvoir de rendre des ordonnances concernant les réseaux soumis à l'autorité de la province, alors la Commission fédérale des chemins de fer peut au moyen d'une séance mixte ou d'une conférence mixte rendre des ordonnances—que trouvez-vous à redire à cette partie de l'article?

M. MACKAY: Elle forme partie de l'ancien article.

M. SINCLAIR: Est-ce que cette partie vous satisfait?

M. NESIBTT: Si vous biffez les mots "grande distance", est-ce que cela ne suffit pas?

M. MACKAY: Cette clause est rédigée dans le but d'avoir une commission mixte.

M. GERMAN: Je ne suis pas membre de ce comité, mais j'aurai quelques mots à dire à ce sujet dans quelques instants, mais qu'avez-vous à redire à l'article si vous retranchez les mots "grande distance"?

M. MACKAY: Parlant de mémoire, j'ignore comment il l'affectera.

M. GERMAN: Si les mots "grande distance" et "indemnité" sont retranchés, il me semble que l'article sera satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: Le colonel Mayberry, président de la *Canadian Independent Telephone Association* est présent, et le comité sera heureux d'entendre ce qu'il a à dire sur cette question.

Le col. T. R. MAYBERRY, Ingersoll, Ontario: M. le président et messieurs, je suis ici pour représenter seulement les compagnies concurrentes. J'ai entendu les arguments de ceux qui représentent les compagnies indépendantes, et je crois qu'ils ont

exposé la question à ce comité d'une manière très juste. Nous nous opposons principalement à l'interprétation accordée au mot "indemnité" dans la loi telle qu'elle est appliquée maintenant. Il semble plutôt étrange que nous devons payer une indemnité à la *Bell Telephone Company* pour exercer son commerce et aussi payer une surtaxe, ou ceux de nos abonnés qui se servent de notre ligne téléphonique doivent payer à la *Bell Company* la somme de dix cents de même que pour les messages qui sont transmis par notre ligne téléphonique. Nous avons toujours eu une surtaxe à payer pour les gens qui se sont servis de notre ligne et de la Bell depuis la première ordonnance de la Commission, mais nous nous opposons à payer $300 de frais à la *Bell Company* pour perte de commerce. Est-ce que quelqu'un peut prétendre que la surtaxe de dix cents ne suffit pas à les indemniser de la main-d'œuvre et de l'inconvénient causés en donnant cette communication à nos abonnés? Comme question de fait, les gens transmettent par le réseau de la ligne téléphonique d'Ingersoll à peu près les neuf quatorzièmes du commerce entre les deux compagnies. Nous avons transmis à peu près 5,000 appels et ils en ont transmis à peu près au delà de 9,000; les frais pour les gens qui se servent de ces lignes s'élèvent à $1,439 par année. Nous faisons le commerce de la compagnie Bell; nous lui accordons 80 pour 100 plus de communications qu'elle ne nous en accorde, et nous pensons que la compagnie initiatrice devrait payer quelque chose pour obtenir la communication; c'est là une question que la Commission devrait résoudre. Sur $1,439, nous recevons $431, et d'après l'interprétation accordée au mot "indemnité" nous remboursons à la *Bell Company* $300, ce qui nous laisse sur toute la somme perçue seulement $131 pour les travaux que nous accomplissons pour la Bell en ce qui concerne les communications à grande distance.

M. NESBITT: Elle envoie 9,000 messages par votre réseau et vous en envoyez 1,500 par leur réseau.

Le col. MAYBERRY: C'est là notre principale objection. Lorsqu'elle se présente devant la Commission des chemins de fer, nous croyons que nous devrions avoir une proportion plus juste de la taxe, s'il doit y avoir une taxe. La question d'une commission mixte affecte cette affaire. Bien qu'il ne puisse exister aucun pouvoir en vertu duquel le Parlement fédéral peut nommer une commission commune, la législature et le Parlement fédéral, peuvent, par entente commune, s'accorder à nommer cette commission et, si la Commission des chemins de fer devait assumer actuellement l'autorisation de rendre une ordonnance entre la *Bell Telephone Company* et n'importe quelle compagnie locale, il n'existe aucun pouvoir qui puisse obliger la compagnie locale d'accepter cette ordonnance. En vertu de lois mutuelles adoptées par les deux corps, il n'y a pas de doute qu'on pourrait nommer cette commission et qu'elle aura la juridiction de traiter les deux aspects de la question. Les lois ont pourvu à cela en ce qui concerne les chemins de fer, et nous croyons que cette question est d'une importance telle pour le peuple qu'afin de sauvegarder ses intérêts on devra adopter des lois pour la nomination d'un certain corps à qui on pourrait s'adresser pour répartir les frais entre les deux compagnies. Ce sont là les questions que vous avez à étudier, les représentants des compagnies intéressées vous les ont exposées, et j'espère que ce comité va agir de telle sorte qu'il amènera un meilleur état de choses, entre la *Bell Company* et les compagnies locales, qu'il n'en existe à l'heure actuelle.

M. CARVELL: Comme membre d'une compagnie concurrente croyez-vous que vous devriez avoir le pouvoir d'obliger la *Bell Telephone Company* de vous donner les communications et de continuer l'échange régulier des affaires entre les deux compagnies?

Le col. MAYBERRY: Localement?

M. CARVELL: Oui.

Le col. MAYBERRY: Non, je ne pense pas que cela serait juste s'il se trouve deux compagnies dans la même ville; cela pourrait être avantageux pour la compagnie Bell dans un cas. Dans un autre cas cela serait avantageux pour la compagnie locale, mais on ne devrait pas la forcer d'accorder la communication sans des taux convenables.

M. NESBITT: Vous ne voulez pas de l'indemnité, mais vous ne vous opposez pas à la surtaxe si elle était également divisée suivant le nombre de messages.

Le col. MAYBERRY: J'ai dit lors de ma comparution devant feu le commissaire Mabee, que je ne m'attendais pas à l'obtenir sans de légers frais. Sans doute, la Commission des chemins de fer établit la division, mais j'ai toujours pensé que nous aurions quelque chose à payer. En ce qui concerne la question de ce que la compagnie Bell retire réellement dans notre cas, elle retire 33 pour 100 de plus pour les affaires transigées sur notre réseau qu'elle en retirerait pour les affaires régulières de grande distance, ce qui semble être un montant plutôt disproportionné à demander aux gens dans ce cas.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelques représentants ici à part les organisations téléphoniques indépendantes qui désirent être entendus?

M. MORRIS, M.P.: Monsieur le président, je suis probablement dans cette position.

M. TURRIFF: Je désire poser une question à la *Bell Telephone Company*. Pour quelles raisons la *Bell Telephone Company* demande-t-elle plus à une compagnie téléphonique indépendante pour transmettre un message qui est apporté à son bureau qu'elle me demanderait à moi personnellement? Si j'entre dans son bureau pour y transmettre un message, elle me fait payer le taux régulier, mais lorsque aucune de ces compagnies indépendantes, à en juger d'après ce que j'ai entendu ce matin, amène cinq ou six cents abonnés à la *Bell Telephone Company*, on leur fait payer un taux plus élevé qu'on me demanderait individuellement. De plus, la *Bell Telephone Company* a l'avantage de transmettre des messages à grande distance aux trois ou quatre cents abonnés des compagnies indépendantes. J'aimerais à savoir quelles sont les raisons offertes par la *Bell Telephone Company* pour faire payer davantage à une compagnie qui lui apporte 100 pour 100 plus d'affaires qu'un particulier qu'elle ne fait payer à ce particulier.

M. LAWRENCE MACFARLANE: Monsieur le président, j'aimerais que M. Sise réponde à cette question.

M. C. F. SISE, fils: M. le président, la compagnie fait payer exactement le même taux à toutes les compagnies qui ont des raccordements avec elle qu'elle fait payer à ses propres abonnés, à l'exception des cas où la Commission des chemins de fer a rendu jugement où il a été ordonné d'accorder une indemnité. La Commission a décidé cette indemnité en vue de la perte probable de commerce localement par la *Bell Telephone Company* où les systèmes concurrents existaient. Dans tous les autres cas, si la ligne est raccordée à n'importe lequel de nos bureaux, le taux que la compagnie Bell reçoit pour le commerce de longue distance passant par cette ligne est exactement le même que celui demandé aux abonnés locaux dans notre bureau. Mais la compagnie locale ajoute un taux qui est appelé "autre frais de réseau" frais sur lequel nous n'avons aucun contrôle et sur lesquels ni l'une ni l'autre n'a le contrôle—je crois que la Commission des chemins de fer contrôle le taux d'entier parcours. Ces frais sont basés sur l'usage de sa ligne locale et ils sont ajoutés à son taux d'entier parcours, cela fait son taux d'entier parcours. Nous percevons ces tarifs sur tous les messages provenant de notre réseau et nous les remboursons à la compagnie locale. Pendant que je suis ici, si vous pouvez disposer de quelques instants....

M. NESBITT: Est-ce que vous retiendriez une certaine partie des frais?

M. SISE: Nous ne retenons aucune partie des frais de "l'autre compagnie".

M. NESBITT: Supposons qu'il y a une surtaxe de 10 cents. Vous retenez 7 cents et l'autre compagnie reçoit 3 cents.

M. SISE: Je pense que vous confondez probablement la surtaxe avec les frais de "l'autre réseau". Les "frais de l'autre réseau" sont confinés à des contrats passés avec des compagnies non concurrentes. La surtaxe comprend les frais ordonnés comme indemnité, en plus du taux uniforme mentionné par le colonel Mayberry, où il y a

de la concurrence. Ces frais sont divisés dans la proportion de 7 cents pour la compagnie du téléphone Bell et de 3 cents pour la compagnie locale.

Le PRÉSIDENT: Pourrais-je attirer votre attention sur le fait qu'il est maintenant bien près d'une heure et qu'il y a deux autres messieurs du dehors qui aimeraient à être entendus avant que nous ajournions.

M. TURRIFF: On n'a pas répondu à ma question.

Le PRÉSIDENT: Je pensais, M. Sise, que vous aviez répondu à la question de M. Turriff.

M. SISE: Je pensais y avoir répondu.

M. MORRIS: M. le président, en tant que je puis comprendre, et d'après ce que j'ai entendu ici aujourd'hui, le but de la *Bell Telephone Company* est d'éliminer la concurrence. Si cela est permis de la part d'une compagnie de téléphone cela devrait certainement être permis dans les autres branches du commerce. J'ai été dans les affaires depuis un très grand nombre d'années, et si on adopte le principe qui a été recommandé devant ce comité, je crois avoir le droit de réclamer une certaine indemnité des compagnies qui se sont établies sur mon territoire et qui m'ont enlevé du commerce.

M. NESBITT: Vous auriez parfaitement le droit de réclamer une indemnité mais vous auriez beaucoup de difficulté à l'obtenir.

M. MORRIS: Je ne m'attends pas non plus à ce que ce gouvernement établisse ou fasse des règlements par lesquels je pourrais percevoir une certaine somme d'une compagnie concurrente. Laissez-moi dire brièvement les conditions dans ma région. Nous avons là une compagnie qui a été entièrement organisée par des cultivateurs. Les privilèges que nous avons cherché à obtenir, la *Bell Telephone Company* n'a pas voulu nous les accorder, en dépit des demandes répétées que nous leur avons faites. Je pourrais citer plusieurs cas où des cultivateurs de la région que j'habite ont offert de payer $24 par année pour l'usage du téléphone, et une prime de $20 si la compagnie consentait à installer le téléphone dans leurs maisons, mais cette offre a été refusée. La *Bell Telephone Company* ne voulait pas s'emparer du commerce local. Elle désirait le service de longue distance dans notre région. C'est-à-dire qu'elle désire retirer un revenu de tout message qui passe par sa ligne. Elle l'a fait et a cru évidemment que la chose était profitable. Plus tard, une compagnie américaine vint lui faire la concurrence dans notre région. Elle accorda aux cultivateurs le service de téléphone rural que nous pensions être très commode pour les gens de ce pays. Malheureusement, cette compagnie étant d'origine américaine fut achetée par la Bell. Nous avons compris ce que cela voulait dire, que les mêmes conditions se présenteraient après quelque temps. Les cultivateurs de ma région s'entendirent ensemble, organisèrent une compagnie, construisirent leurs réseaux sur le pied voulu comme les représentants de la *Bell Telephone* l'admettront, je pense, vu qu'ils savent assez bien quelles sont les conditions dans cette localité, et je puis dire que nous avons le meilleur réseau de téléphone rural que je connaisse dans la province de Québec. Il y a entre quatre ou cinq cents soi-disant compagnies indépendantes, mais ce ne sont pas des compagnies indépendantes, en tant qu'aujourd'hui elles sont sous le contrôle de la compagnie Bell. Nous ne sommes pas sous ce contrôle, et nous nous sommes opposés à payer cette taxe, mais nous ne nous opposons pas autant au déboursé de 10 cents. Nous consentirions à cela. Nous sommes intéressés seulement dans les communications à grande distance.

M. CARVELL: Est-ce que votre nouvelle compagnie fait la concurrence à la compagnie Bell?

M. MORRIS: Oui.

Le PRÉSIDENT: J'espère que le comité entendra M. Scott, le représentant des compagnies indépendantes avant l'ajournement.

M. SCOTT: Je désire dire un mot sur la question de la commission commune. Nous avons une compagnie municipale à Brussels, et nous y avons organisé un réseau

téléphonique. Au sud de nous se trouve la *McKillop Telephone Company*. Nous avons un tableau de distribution qui nous appartient et elle n'en a pas. Ses lignes se terminent au réseau Bell et elle les exploite. Nous nous sommes adressés à la commission de l'Ontario, afin d'obtenir le raccordement. La commission de l'Ontario a d'abord rendu une ordonnance à l'effet que nous obtenions le raccordement, mais la question a été portée en cour d'appel et l'ordonnance a été mise de côté. Nous nous sommes adressés de nouveau à la commission de l'Ontario et celle-ci a établi la règle qu'on avait le pouvoir de forcer le réseau McKillop de se raccorder avec le nôtre, mais n'avait pas le pouvoir de forcer la compagnie Bell de mettre en service le tableau de distribution, de nous accorder le raccordement, et tout ce qu'elle pouvait faire c'était de forcer la compagnie McKillop à installer un tableau de distribution et de nouvelles lignes, et ce nouveau tableau de distribution a coûté entre $800 et $1,000. Nous avons eu à payer notre part de l'installation du tableau de distribution et des nouvelles lignes, pour la raison qu'elle n'avait pas le pouvoir d'ordonner à cette compagnie de mettre en service le tableau de distribution. Nous avons comparu devant feu le jugé Mabee de la Commission fédérale des chemins de fer, et aussi devant sir Henry Drayton, et ils ont tous deux établi la règle qu'ils n'avaient pas le moindre pouvoir d'obliger les compagnies locales à nous donner le raccordement, mais ils n'ont pas pu nous dire de l'accepter. Il était naturel que nous l'acceptions lorsque nous le demandions, et voilà la raison pour laquelle nous demandons à la commission mixte, afin que le Parlement ait l'occasion de l'obliger à nous donner le raccordement. On m'apprend que la province d'Ontario a adopté des lois autorisant la nomination d'une commission mixte. Si le Parlement fédéral adoptait des lois de même nature nous tomberions alors immédiatement sous le coup de la loi, mais si le Dominion n'adopte pas ces lois il va nous falloir attendre encore un an pour que le gouvernement de l'Ontario fasse quelque chose. Lorsque nous avons établi notre premier réseau à Brussels nous avions un peu plus de cinquante abonnés. Les cultivateurs de la région voulaient communiquer par téléphone avec le marché qui se trouvait dans le township voisin, et ils voulaient communiquer avec d'autres endroits. Nous avons essayé de nous entendre avec la *Bell Company* et ses représentants nous ont dit: " Construisez vos lignes dans la région et nous les raccorderons avec le tableau de distribution au taux de $3 par téléphone." J'ai refusé cela parce que notre municipalité est indépendante et que nous voulions l'établir dans notre propre ville. Il y avait un petit village dans le township de Grey qui voulait l'établissement d'un réseau. Nous avons voulu aller de l'avant dans cette localité, et nous n'avons pu émettre des obligations à moins que ce ne fut dans notre propre ville. Nous désirions construire notre propre réseau comme nous l'entendions, et il en est résulté que le Bell a cessé d'exister dans cette ville. Nous désirions avoir les communications à grande distance, nous avons reçu l'ordonnance, mais avant que l'ordonnance eût été rendue publique, la compagnie Bell est venu conclure un arrangement satisfaisant avec nous, mais nous avons cru qu'il pourrait ne pas y avoir d'entente un certain jour. Actuellement, il n'y a pas de friction entre nous et la *Bell Company* et si le même contrat était adopté entre toutes les compagnies, je ne pense pas qu'il y aurait de friction. Nous retirons dix pour cent.

M. NESBITT: Sur les opérations émanant de votre compagnie.

M. SCOTT: Sur les opérations émanant de notre compagnie.

M. NESBITT: Vous ne retirez rien pour les opérations émanant d'elle?

M. SCOTT: Non.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que je pourrais demander aux compagnies indépendantes de nommer trois représentants afin de rencontrer trois représentants de la *Bell Telephone Company*, cet après-midi, et discuter ces questions afin de voir s'ils peuvent en arriver à une conclusion définitive en ce qui concerne l'amendement, et, s'ils le peuvent, être prêts à soumettre au comité par écrit une décision définitive en tant que leurs parties sont intéressées, de manière à ce que nous puissions en disposer avec plus de rapidité lorsque nous étudierons la prochaine fois cette section.

M. Nesbitt: J'aimerais à savoir ce que M. Mackay peut avoir à dire en ce qui a trait à la concurrence et à la non-concurrence de ce qui regarde les intérêts des téléphones.

M. Mackay: Vous avez entendu parler des compagnies "concurrentes" et des compagnies "non concurrentes". La commission de l'Ontario refuse de décider quel est le concurrent et lequel ne l'est pas, et la décision reste dans les mains de la *Bell Telephone Company.* Par conséquent, beaucoup de personnes ont été dans le doute depuis le commencement sur cette question. Un monsieur a soumis son cas particulier à la Commission fédérale et lui a demandé de décider si sa compagnie était une compagnie concurrente, et si oui, de le lui dire, mais la Commission a renvoyé la cause, de sorte que la question est entièrement dans les mains de la *Bell Telephone Company* pour dire si un homme est un concurrent ou s'il ne l'est pas. Vous devez réaliser que cette question a été une source d'agitation parmi nous, il y a eu toutes sortes de conférences pendant huit ans, de sorte que je suggérerais à ce comité de ne pas s'attendre à de trop grands résultats de la conférence, qui doit avoir lieu cet après-midi. Mais pour notre part nous débattrons la question sans parti pris.

M. Geoffrion, C.R.: En vue de la possibilité que la conférence ne produise pas de bons résultats, le comité se rappellera qu'on m'a demandé simplement d'énoncer les points que nous consentions à concéder et je n'avais pas présenté toute la cause lorsque j'ai cessé de parler afin de permettre à d'autres messieurs d'être entendus. J'aimerais à demander que si la chose est nécessaire j'ai une autre occasion de présenter au comité la cause de la *Bell Telephone Company.*

M. Nesbitt: Je ne crois pas que nous devrions empêcher toutes représentations ou tous arguments concernant les deux côtés de la question. Je suggérerais que si ces messieurs veulent assister à la conférence dans un bon esprit et s'ils essaient de s'entendre, que nous devrions entendre les deux parties encore une fois si elles désirent être entendues.

Le Président: Il est compris que si n'importe laquelle des parties désire faire d'autres représentations lorsqu'on étudiera encore une fois ce paragraphe elle aura l'occasion de porter là parole.

M. Geoffrion, C.R.: Nous serons très brefs.

Le Président: Nous pourrions continuer à nous réunir ainsi pendant des journées entières. Que le comité décide d'une manière définitive ce qu'il se propose de faire à ce sujet.

L'hon. M. Cochrane: Ils ont consenti à se réunir et à discuter la question, et s'ils ne peuvent s'entendre le comité nommera quelqu'un pour les entendre.

Le président a nommé vendredi, le 25 mai, comme étant la date à laquelle les représentants des diverses organisations de téléphones seraient entendus une deuxième fois au cas où ils ne s'entendraient pas.

M. Macdonell: Avant l'ajournement, je désire annoncer que j'ai reçu une dépêche de M. W. D. Lighthall demandant que les municipalités soient entendus le vendredi sur les questions de téléphones, non pas celles que nous traitons aujourd'hui; mais des questions provenant de ces articles du bill.

Le comité s'est ajourné.

PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, le 18 mai 1917.

Le comité s'est réuni à 11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: La journée a été réservée à l'audition des représentants des différentes municipalités. Il y a un certain nombre de messieurs qui désirent être entendus, et je demanderais aux représentants d'être aussi brefs et précis que possible, vu que notre temps est limité et que nous désirons entendre tous les représentants. J'ai reçu une communication du maire T. L. Church, de Toronto, qui se lit comme suit:—

TORONTO, le 11 mai 1917.

J. A. M. ARMSTRONG, M.P.,
Président du comité des chemins de fer,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Les grandes villes du Canada ont de graves sujets de plainte contre les chemins de fer, en ce qui concerne l'aiguillage dans les cours des chemins de fer durant la nuit, et aussi à propos des bruits de cloches et de sifflets. Je crois que ce serait une bonne chose d'adopter une clause donnant à la Commission des chemins de fer plein pouvoir de régulariser cela. Une grande partie de cet aiguillage pourrait se faire pendant le jour et non pas entre 11 heures du soir et 7 heures du matin. Nous recevons diverses plaintes de différentes parties de la ville et cela cause un grand tort aux ouvriers, dont le sommeil est ainsi dérangé.

Il existe une disposition dans la Loi des chemins de fer des Etats-Unis qui, je pense, devrait être insérée dans votre nouvelle loi. Il y a deux ans lorsque la nouvelle Loi des chemins de fer fut adoptée, une députation des municipalités rencontra le ministre, qui promit d'y donner considération. J'espère qu'on pourra fixer une date pour nous entendre; cela ne prendra qu'environ dix ou quinze minutes.

Bien à vous,

T. L. CHURCH,
Maire.

J'ai aussi reçu une communication du maire de Brandon, qui se lit comme suit:—

OTTAWA, le 8 mai 1917.

L. E. ARMSTRONG, M.P.,
Ottawa.

Président du comité spécial revisant la Loi des chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—J'ai lu avec soin le nouveau bill consolidé des chemins de fer, et je ne puis voir aucune disposition dans ledit bill pour la protection des municipalités dans les cas suivants:—

1. Pour la perception des taxes par les municipalités sur des embellissements locaux construits dans des rues ou dans des ruelles aboutissant à la propriété du chemin de fer.

2. Pour la perception des taxes sur des propriétés appartenant aux chemins de fer et ne servant pas aux fins de chemins de fer.

Ce sont des questions importantes pour les municipalités, et j'ose espérer qu'on insérera une disposition dans le bill pour leur protection.

Sincèrement à vous,

H. CATER,
Maire de Brandon.

J'ai aussi reçu une communication de M. W. D. Lighthall, secrétaire-trésorier honoraire de l'Union des municipalités canadiennes, qui se lit comme suit:—

MONTRÉAL, le 26 avril 1917.

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Président de la Commission des chemins de fer,
Chambre des Communes,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Le maire Todd, de Victoria, C.-B., désire vivement que les derniers dix-neuf mots de la première partie de l'article 252 du Bill n° 13 soient retranchés. Il me télégraphie comme suit:

" Je recommande fortement d'amender le paragraphe 252 en retranchant les derniers dix-neuf mots du premier paragraphe, à cause des diverses conditions et des conditions changeantes locales.

La Commission des chemins de fer serait tenue d'étudier spécialement et elle devrait rendre une ordonnance dans tous les cas de construction, reconstruction, ou de modification, spécialement dans les cas où les voies ferrées sont adjacentes ou dans les confins des villes ou des municipalités."

Concernant le reste du bill je suis désireux, en ma qualité de représentant de l'union des municipalités canadiennes, en général, d'assister à sa discussion, particulièrement à la discussion des clauses des articles 252, 254, 256, 309, 367 et 378, et je vous serais obligés de m'envoyer un télégramme lorsque ces clauses seront probablement débattues, si cela ne vous incommode pas trop de me l'envoyer.

Fidèlement à vous,

W. D. LIGHTHALL,
Secrétaire-trésorier hon. U. M. C.

J'apprends que M. D. E. Thomson, C.R., de la ville de Toronto, est ici pour représenter cette ville. Le comité désire-t-il l'entendre?

M. D. E. THOMSON, C.R.: M. le Président, je désire parler au comité des points s'élevant en vertu de l'article projeté 373 de la loi et il m'est venu à l'idée, en ma qualité d'aviseur de la ville, qu'il doit y avoir un article séparé concernant les compagnies d'énergie, que l'article 373 pourrait peut-être être limité aux autres cas auxquels il y est fait allusion, et que, pour des raisons que je vais m'efforcer d'expliquer, il devrait y avoir des dispositions séparées régissant les compagnies d'énergie. Ce que nous demandons c'est que le parlement dise dans le bill actuel qu'en vertu des dispositions de cette Loi des chemins de fer c'était l'intention de conserver aux grandes et aux petites villes et aux villages le contrôle complet de leurs rues. Ce que nous demandons au parlement de déclarer c'est que dans la Loi actuelle des chemins de fer l'intention

du parlement a été de conserver aux municipalités le contrôle complet de leurs rues en ce qui a trait au système de distribution. Je pense que le dossier rend cette intention très évidente. Nous réalisons qu'il ne s'ensuit pas que la déclaration que nous demandons devrait être introduite dans le bill actuel; par conséquent, le comité a droit à une déclaration franche des raisons que nous avons de vous adresser cette demande. Je crois que la question sera simplifiée si je vous donne un exposé des faits. Les voici: La *Toronto Electric Light Company* a exercé ses opérations à Toronto depuis 1883. Elle a commencé ses opérations en s'appuyant sur un contrat passé entre ses promoteurs et la ville, lui accordant une franchise terminable concernant la partie centrale de la ville, environ un mille carré. Celle-ci a été suivie d'à peu près 130 autres contrats avec la ville pour différentes prolongations de ses lignes, dont chacun d'eux est terminable. Elle a été aussi suivie d'un contrat spécial autorisant la compagnie à installer certaines parties de son réseau sous terre. Ce contrat est passé pour nos fins actuelles en ce qui concerne deux de ces articles. L'une est l'article 6, qui donne à la ville le droit, à la fin de 30 ans après l'année de la passation du contrat qui est 1889, d'acheter le commerce de la compagnie. Elle se lit comme suit: "Acheter tous les intérêts et l'actif de la compagnie, comprenant l'outillage, les bâtiments et le matériel employé ou nécessaire à l'exécution de son commerce. Le prix doit être fixé par arbitrage de la manière ordinaire, et il existe aussi le droit supplémentaire, si l'achat n'est pas effectué à la fin de 30 ans, d'acheter à la fin des périodes suivantes de 20 ans. L'autre article stipule que la *Toronto Electric Company* promet par contrat ne pas se fusionner ou se vendre à toute autre compagnie sans le consentement de la corporation. J'espère avoir éclairci les positions de ce contrat concernant ces deux questions, qu'il donne à la ville le droit d'acheter, à la fin des 30 ans, à un prix fixé par arbitrage, et la compagnie consent à ne pas se vendre ou se fusionner avec toute autre compagnie ou louer dans l'intervalle.

M. MACDONALD: Quand le contrat expire-t-il?

M. THOMSON: Dans deux ans, ce qui lui donne jusqu'en 1919. Dernièrement la compagnie a prétendu qu'en vertu de ses lettres patentes de constitution en corporation, qui sont soumises à la Loi des compagnies de l'Ontario, elle avait une franchise perpétuelle, ou à tout événement qu'elle avait le droit de prolonger ses lignes dans les rues de la ville sans le consentement des municipalités.

M. MACLEAN: Et en violation de son contrat?

M. THOMSON, C.R.: Elle a prétendu que le contrat était inutile, qu'elle avait toujours eu le droit en vertu de ses lettres patentes de constitution en corporation de prolonger ses lignes sans le consentement de la ville, et, comme question de fait, elle les a prolongées en bien des endroits sans le consentement formel de la ville. La ville a mis les choses au point finalement en défendant certains prolongements, et en enlevant quelques-uns des poteaux que la compagnie avait vraiment plantés. Dans le litige qui a suivi, le Conseil privé appuyant la décision de notre propre cour d'appel a maintenu que la *Toronto Electric Light Company* n'avait aucun droit dans les rues de Toronto, excepté les droits que lui accordait le contrat originel, avec le promoteur, et les contrats subsidiaires au nombre de 100, pour le prolongement de sa ligne et le contrat soi-disant pour les lignes souterraines. Le tribunal de dernière instance a démontré clairement que la ville contrairement à cette compagnie avait le contrôle de ses rues, et qu'il avait le droit d'acheter l'actif de la compagnie, tel que prévu dans le contrat. Les membres de ce comité savent maintenant que la *Toronto Electric Light Company* appartient à un groupe formidable de compagnies de transport et d'exploitation électriques, de transmission et de distribution, qui ont été mentionnées de temps en temps dans les prospectus financiers comme appartenant à un contrôle administratif et qui ont fonctionné pratiquement comme une entreprise unique.

Depuis la décision du Conseil privé qui a été rendue en octobre dernier, M. Fleming, le gérant de la *Toronto Electric Light Company,* et de plusieurs autres compagnies constituant cette entreprise unique a eu la bonté de donner dans une entrevue

publiée dans la presse peu après l'ouverture de la session de ce Parlement quelques explications à la question. Quelles sont ces intentions? Se propose-t-il de se soumettre aux termes du contrat consenti par sa compagnie de se soumettre au droit de la ville d'acheter la compagnie, ou fait-il une proposition différente pour entente entre les parties? Pas du tout. De fait il dit que si la charte de cette compagnie ne lui donne pas droit à une franchise perpétuelle, à tout événement une franchise sans le consentement de la ville, si elle ne lui donne pas le droit de considérer ces contrats comme des chiffons de papier, il a les poches remplies d'autres chartes, et il prétend que l'une d'entre elles place une autre des compagnies dans une meilleure situation, laquelle il laisse entendre serait employée.

M. NESBITT: Cela ne nous concerne pas. Travaillons.

M. THOMSON, C.R.: Je pense que toute la question se résume à ceci: devrait-on lui permettre de substituer une autre compagnie.

M. MACDONELL: C'est là toute la question.

M. THOMSON, C.R.: C'est là-dessus que repose le plaidoyer. Il base sa prétention sur le fait que le Conseil privé a décidé en 1912 que la *Toronto and Niagara Power Company* avait le droit en vertu de sa charte, qui était un acte spécial de ce Parlement, de prolonger ses lignes dans les rues sans le consentement de la municipalité. Maintenant, le jugement du Conseil privé dans cette cause (*Toronto and Niagara Power Company vs North Toronto*) a reconnu que le Parlement avait cherché à protéger les municipalités et le public, et après avoir fait allusion aux dangers incidents à ce commerce, lord Haldane se sert de ce langage éminemment significatif (il lit):

> "Le Parlement du Canada désirant naturellement éviter les dangers de cette nature, a adopté conformément des lois conférant à des autorités municipales de grands pouvoirs de contrôle. Le paragraphe 90 de la Loi des chemins de fer de 1888 a été modifié par la Loi des chemins de fer de 1899, qui y a ajouté un sous-paragraphe décrivant ce genre de contrôle. Le nouveau sous-paragraphe stipulait que lorsque aucune compagnie avait reçu le pouvoir par une loi du Parlement du Canada de construire et d'entretenir des lignes de télgraphes ou de téléphones, ou pour la transmission de l'éclairage, de la chaleur ou de l'électricité, cette compagnie pourrait, *avec le consentement du conseil municipal ou d'une autre autorité ayant la juridiction sur aucun chemin public, square ou autre endroit public* s'y établir dans le but d'exercer ledit pouvoir... Si les pouvoirs conférés par ce paragraphe renversaient les pouvoirs moins restreints d'établissement sans aucun consentement conféré par la Loi de constitution en corporation les demandeurs ont tort. Leurs Seigneuries, doivent, par conséquent, déterminer cette question. Elles doivent se rappeler qu'une cour de justice n'est pas destinée à faire des suppositions au sujet de laquelle deux politiques contradictoires étaient destinées à prévaloir, mais elle doit se borner à l'interprétation du texte des lois s'y rapportant, lues comme formant un tout."

En appliquant cette règle d'interprétation vous obtenez ce résultat qui, je pense, serait trouvé à tout événement extraordinaire par un profane. Le tribunal a décidé que le sous-paragraphe cité de la Loi générale des chemins de fer ne s'appliquait pas à la compagnie d'énergie parce qu'en consultant l'article d'interprétation de la Loi des chemins de fer, paragraphe 2, il était décidé que le mot " compagnie " voulait dire une compagnie de chemin de fer, et parce que l'article 3 de la loi stipulait que les dispositions de toute loi spéciale se rapportant au même sujet, s'ils étaient inconséquents, devraient supplanter les dispositions de la loi générale, et parce que la loi constituant en corporation la compagnie d'énergie (2 Edouard VII, chapitre 107) en réunissant certaines dispositions de la Loi des chemins de fer les a rendues applicables seulement " en tant que lesdits articles ne sont pas contraires aux dispositions de cette loi ".

On observera que la question soumise au tribunal dans la cause de la *North Toronto* était le droit de prolonger la ligne de transmission de la compagnie d'énergie afin de se raccorder avec un client en particulier (un chemin de fer suburbain). Le cas de la tentative d'établir un réseau général de distribution dans une cité, ville ou village, sans le consentement de la municipalité présenterait d'autres particularités. Si un cas de ce genre s'était présenté on verrait qu'en vertu de la Loi des chemins de fer de 1903, le parlement avait fait un pas de plus et qu'il avait établi une distinction brusque entre les prolongements des lignes de transmission et l'établissement des réseaux de distribution dans les municipalités urbaines. Dans ce dernier cas le droit des municipalités au contrôle absolu de leurs rues a probablement été tiré au clair par le paragraphe 3 de l'article 195 (il lit):

> "Rien de renfermé au présent article ne sera jugé comme autorisant la compagnie exerçant les pouvoirs ci-mentionnés dans le but de vendre, ou de distribuer la lumière, la chaleur, l'énergie ou l'électricité dans les villes, cités, les villes ou les villages sans que la compagnie ait d'abord obtenu le consentement à cet effet par un règlement de la municipalité."

Cet article est rétabli comme étant le paragraphe 8 de l'article 147 de la loi de 1906.

M. SINCLAIR: Vous ne voulez pas du tout soumettre ces questions à la Commission des chemins de fer.

M. THOMSON, C.R.: En vertu de la loi telle qu'établie actuellement le prolongement des lignes de transmission est sujet à un appel.

L'hon. M. COCHRANE: Sujet à quoi?

M. THOMSON, C.R.: Sujet à un appel à la Commission des chemins de fer, mais les réseaux de distribution sont supposés être régis par le paragraphe que je vous ai lu, lequel dit qu'ils ne doivent pas exercer aucun des pouvoirs auxquels il est fait allusion sans le consentement des municipalités. J'espère que je me suis exprimé très clairement: Qu'en tant que nous pouvons comprendre la politique de ce Parlement, il existait en 1903 une distinction claire établie entre les deux classes de compagnies, à savoir, le prolongement d'une ligne de transmission et l'établissement d'un réseau de distribution. Le Conseil privé dans la cause de la *North Toronto* a attaché une importance spéciale au fait que la *Toronto and Niagara Power Company* devait traverser une grande distance et qu'elle traverserait probablement un grand nombre de municipalités et qu'il n'était pas raisonnable qu'une municipalité ait le pouvoir de les arrêter. Vous comprenez que cette raison s'applique d'une manière très puissante à une ligne de transmission, mais elle ne s'applique pas à la question de l'établissement réel d'un réseau de distribution dans une ville.

M. NESBITT: Oui, nous saisissons ce fait.

M. THOMSON, C.R.: Tout ce que nous demandons, parce que nous craignons qu'à cause de la décision du Conseil privé l'intention du Parlement a été infirmée, c'est que le parlement donne effet à cette disposition.

M. MACLEAN: Comment vous proposez-vous de faire cela?

M. THOMSON, C.R.: Nous nous proposons de le faire en demandant que cet article soit nouveau et en faisant déclarer qu'il est applicable sans égard à l'article d'interprétation de la loi, sans égard à toute disposition dans toute la loi spéciale, et en outre qu'il soit déclaré qu'elle a été loi depuis la rédaction de cet article.

Le PRÉSIDENT: Quel est le texte du nouvel article que vous proposez?

M. THOMSON, C.R.: Nous proposons dans le nouvel article qu'à cause de la difficulté provenant de la définition générale du mot "compagnie" de donner une définition séparée de ce que le mot "compagnie" veut dire comme cela a été fait dans le cas des compagnies de télégraphes et de téléphones.

Le PRÉSIDENT: Vous avez distribué des copies de votre amendement projeté?

ANNEXE No 2

M. THOMSON, C.R.: Oui, et par conséquent je n'ai besoin que de mentionner la dernière partie, le paragraphe projeté 4, qui se lit comme suit:

"Rien de renfermé au présent article doit être jugé comme autorisant la compagnie, et la compagnie n'aura pas le droit d'acquérir, de construire, d'entretenir ou de mettre en service tout réseau de distribution, ou de distribuer l'éclairage, la chaleur, la force motrice ou l'électricité dans aucune cité, ville ou village; ou de construire, mettre en place dans, au-dessus, le long ou au-dessus de tout tunnel ou endroit public dans aucune cité, ville ou village, aucun ouvrage, machinerie, outillage, poteaux, tunnels, conduites, ou autres dispositifs pour la fin de cette distribution, sans que la compagnie obtienne d'abord le consentement à cette fin au moyen d'un règlement adopté par la municipalité; pourvu que ce paragraphe n'empêchera pas la compagnie de transmettre ou d'appliquer ladite force motrice par tout moyen en usage actuellement ou en vertu des dispositions de tout contrat actuellement en vigueur pour être en usage dans l'exploitation de tout chemin de fer ou pour l'usage par toute autre compagnie s'occupant légalement de la distribution de ladite force motrice dans ladite cité, ville ou village."

Et puis nous demandons l'adoption du paragraphe 5, de ce qui suit (il lit):

"Les dispositions du dernier paragraphe précédent s'appliqueront aux pouvoirs de toute compagnie constituée en corporation à cet effet par une loi spéciale ou autre autorisation du Parlement du Canada et les restreindront, nonobstant que lesdites dispositions ne sont pas contraires aux dispositions du paragraphe 3 de cette loi; et il est déclaré par la présente que les pouvoirs de toute compagnie de cette nature ont été ainsi restreints depuis la date de l'adoption du chapitre 37 des statuts refondus du Canada (1906) c'est-à-dire, le 31 janvier 1907."

C'est tout ce que nous demandons.

M. NESBITT: C'est là tout votre programme?

M. THOMSON, C.R.: C'est là tout notre programme.

Le PRÉSIDENT: Le tout sera inscrit au dossier.

M. MACLEAN: A combien de compagnies dites-vous que ces dispositions s'appliqueront?

M. THOMSON, C.R.: Je ne sache pas qu'elles s'appliqueraient à aucune compagnie excepté à la *Toronto and Niagara Power Company.*

M. MACLEAN: Est-ce qu'elles s'appliqueraient à la *Toronto Electric Light Company* ou à aucune de ses filiales?

M. THOMSON, C.R.: Voici ce qui est recommandé: La *Toronto Electric Light Company* voit sa réclamation déboutée. On nous apprend maintenant qu'elle va céder l'entreprise à la *Toronto and Niagara Power Company.* Vous comprenez que nous avons à faire à ce projet, et nous apprécions pleinement l'habileté et les ressources des aviseurs légaux de ces entreprises: Il est inutile de tenter de contrôler la *Toronto Electric Light Company* parce que voici une autre compagnie qui a le pouvoir de s'établir et de renouveler le réseau. Il est inutile que nous achetions la *Toronto Electric Light Company* parce que l'ancienne compagnie dit: "Nous pourrions réétablir le réseau." La prétention de la *Toronto and Niagara Power Company* est due, je pense que je puis vous le démontrer messieurs, entièrement à l'inadvertance de celui qui a rédigé les anciennes lois et à l'encontre de l'intention évidente du Parlement, qu'elle a le droit, non seulement de prolonger ses lignes, mais d'établir des réseaux de distribution dans toute municipalité sans obtenir du tout le consentement de cette

municipalité; et en outre, si elle a le moindrement ce droit, ce doit être un droit perpétuel contre le droit terminable qui a été accordé à cette compagnie.

M. SINCLAIR: Vous vous êtes servi des mots "aucune cité, ville ou village" dans votre amendement suggéré.

M. THOMSON, C.R.: C'est là le texte de la loi, nous suivons le texte de la loi.

M. SINCLAIR: Elle ne vise pas les municipalités à part les cités, les villes ou les villages?

M. THOMSON, C.R.: Non, nous acceptons le paragraphe que le Parlement a déjà adopté à cet égard. Il y a un autre point. Si la prétention de M. Fleming est fondée et que la *Toronto Electric Light Company* peut s'établir dans toute municipalité et se servir de ses rues et de ses carrés publics pour l'établissement d'un réseau général de distribution, et elle peut entretenir ledit système à perpétuité à l'encontre des désirs de la municipalité. Peut-être a-t-elle l'autre pouvoir d'acquérir les réseaux sans être tenue de remplir les conditions des contrats actuels en ce qui a trait à ces contrats.

M. MACLEAN: En d'autres termes, le Parlement justifierait cette espèce de saccage des municipalités?

M. THOMSON, C.R.: Non seulement cela, mais je prétends avec tout le respect que je vous dois qu'il y aurait une résistance à la politique clairement exprimée du Parlement, et sous l'empire du jugement du Conseil privé il est possible d'appliquer le raisonnement qui y est exposé à un réseau de distribution. Donc, l'intention évidente du Parlement est rendue inefficace par l'application de la règle stricte d'interprétation.

M. MACDONELL: Voici ce que vous craignez: en vertu de la décision du Conseil privé, à moins que votre amendement ou un amendement semblable soit adopté, la *Toronto and North Power Company* peut continuer *ad infinitum*, à placer ses lignes non seulement dans la cité, dans ses rues et dans ses artères, mais poser ses fils et distribuant la force motrice, l'éclairage et la chaleur sans le consentement de la municipalité.

M. THOMSON, C.R.: Absolument. Voici ce qu'on nous fait savoir effectivement: La *Toronto Electric Light Company* ne veut pas se soumettre. Elle transférera le commerce à la *Toronto and Niagara Power Company* qui a des pouvoirs étendus. Je ne crois pas que personne puisse douter, à l'exception d'un point, à savoir, on dira que nous essayons de rendre cette disposition rétroactive. Eh! bien, dans un sens, elle l'est, et nous devons la justifier. J'admets cette proposition.

M. MACDONELL: Sous l'empire de la décision du Conseil privé vous craignez que si cet article ou quelque amendement suggéré est adopté, la *Toronto and Niagara Power Company* peut acquérir la *Toronto Electric Light*, et avoir une franchise à perpétuité de poser ses fils à Toronto.

M. THOMSON, C.R.: Oui, cela irait à l'encontre de notre droit d'acheter la compagnie, et faire des chiffons de papier de tous nos contrats avec la compagnie, et changer une franchise terminable en une franchise perpétuelle.

M. NESBITT: Nous avons les amendements devant nous, et je pense que nous comprenons la prétention de M. Thomson.

M. MACDONELL: Le litige entre la compagnie d'électricité et la cité était à l'origine quant au droit de placer simplement des poteaux partout où elle le désirait.

M. THOMSON, C.R.: Oui, la *Electric Light Company* prétendait que pour différentes raisons, en s'appuyant surtout sur ses lettres patentes de constitution en corporation, et en partie sur un supposé consentement de la part de la ville, elle n'avait pas fait un contrat avec la ville, et qu'elle pouvait prolonger ses lignes comme bon lui semblerait.

M. MACDONELL: Le Conseil privé a décidé qu'elle ne le pouvait pas.

M. THOMSON, C.R.: Oui, il a rendu sa décision contre elle à cet égard, et, comme je l'ai dit, elle n'a pas de droits dans les rues, excepté les droits qui lui ont été donnés en vertu du contrat. Ce contrat comprend notre droit de l'acheter en 1919, et nous devons donner un an d'avis. Nous voulons savoir où nous en sommes avec cette autre affaire sur les bras. Même si la compagnie faisait le transfert mentionné par M. Fleming, ce serait inutile, parce que cette compagnie pourrait remplacer l'autre et établir un nouveau réseau. Il est impossible de rendre trop explicite le point que le litige implique le contrôle par la municipalité de ses rues pour des fins de distribution.

M. NESBITT: C'est ce que nous visions dans notre bill. Je me rappelle très bien cela.

M. THOMSON, C.R.: Je puis faire remarquer qu'en ce qui concerne l'article 373 tel que rédigé, les notes du rédacteur qui sont la propriété du public démontrent qu'il avait l'intention de couvrir ce point.

M. MACLEAN: Nous ne faisons qu'éclaircir nos propres lois.

M. THOMSON, C.R.: Pas autre chose—les rendant effectives à partir de l'époque où elles ont été adoptées.

M. MACLEAN: Je pense que votre cause est bonne.

M. SINCLAIR: Est-ce que cela se rapporte seulement à la distribution?

M. THOMSON, C.R.: C'est tout.

M. SINCLAIR: Je pensais que vous aviez dit que vous ne prévoyiez pas un appel à la Commission dans le cas de la distribution. Je constate que l'article 3 donne le droit d'appel à la Commission.

M. THOMSON, C.R.: C'est la ligne de transmission.

M. SINCLAIR: Cet amendement concerne la distribution et la transmission.

M. THOMSON, C.R.: On trouvera les seuls changements aux articles 4 et 5. Les trois premiers articles sont pratiquement des répétitions en ce qui a trait à cette compagnie, des paragraphes actuels en ce qui a trait aux lignes de transmission. Tout ce que je désire recommander c'est que j'espère qu'il est clair que cela ne peut devenir efficace sans être rétroactif, parce que même si le transfert se faisait—il est seulement nécessaire que je vous indique cela—même si le transfert ne se faisait pas et que le texte de la loi devenait applicable dans l'avenir, elle n'entrerait pas en vigueur avant que ce bill eût reçu l'approbation royale, ce qui laisserait deux ou trois mois à ces messieurs pour terminer le transfert, et leur permettre de se moquer de nous encore une fois. Le changement n'est pas avantageux à moins qu'il ne soit rétroactif. Ils l'ont déjà fait, ou ils ont beaucoup de temps avant d'obtenir l'approbation royale pour le faire, et il n'y a pas de mal à le rendre rétroactif, parce qu'ils n'ont exercé aucun commerce et qu'il ne se fait pas de distribution maintenant. Ce n'est que se servir d'une vieille charte pour infirmer nos droits contre la *Toronto Electrical Company*.

M. NESBITT: Vous semblez être de cette société.

M. THOMSON, C.R.: Non.

Le PRÉSIDENT: M. George Kilmer, C.R., représentant le gouvernement de l'Ontario désire parler au comité.

M. KILMER, C.R.: Le désir du gouvernement de l'Ontario est de protester autant que possible, ou de protéger autant que possible les droits des municipalités dans leurs propres rues. La loi générale a accompli cela et la plupart des lois spéciales de constitution en corporation par ce Parlement, mais le cas alarmant de la *Toronto and Niagara Power Company* se présente, et tandis que M. Thomson vous a exposé clairement la situation en ce qui concerne la cité de Toronto, j'aimerais à dire que la même chose s'applique à chaque municipalité de l'Ontario. Je puis dire que cela s'applique à chaque municipalité dans le Dominion, mais particulièrement dans l'Ontario, et il existe un grand nombre de municipalités dans l'Ontario qui ont construit des sys-

tèmes de franchises terminables, comme la *Toronto Electric Light Company.* Si, la ville de Lindsay ou toute ville de cette nature a une franchise terminable, les gens dont la franchise se termine peuvent se vendre à la *Toronto and Niagara Power Company* exactement comme la *Toronto Electric Light Company* ou quelque autre compagnie semblablement autorisée le peut. Les dispositions de la présente loi étaient destinées à couvrir un cas précisément de cette nature, mais la province désire faire remarquer que la difficulté se trouve dans l'article 21 de la loi spéciale de constitution en corporation de la *Toronto and Niagara Power Company.*

M. MACDONALD: Est-ce une corporation fédérale?

M. KILMER, C.R.: Oui, c'est la loi de constitution en corporation de 1902.

M. MACDONALD: Il y a un doute au sujet de la question d'établir si elle a des droits dévolus en vertu de sa charte.

M. KILMER, C.R.: Je ne crois pas que la question des droits dévolus ait une bien grande importance, parce que je suis d'avis que nous avons seulement à nous occuper de la ligne de transmission, mais sous l'empire de cet article la situation particulière est celle-ci: que l'article 91 de la Loi des chemins de fer de 1888, que toutes les additions ou tous articles substitués jusqu'à l'époque actuelle sont rendus applicables à la *Toronto and Niagara Power Company* en tant qu'ils ne sont pas contraires aux autres pouvoirs de leur loi.

Prenez le cas d'une compagnie comme la *Toronto and Niagara Power Company,* et peu importe la manière dont vous modifiez l'article 90, plus vous le modifierez pour venir en aide aux municipalités, plus il sera en contradiction avec la première loi spéciale d'incorporation, et, par conséquent, j'approuve la position prise par M. Thomson, et nous demandons, pour cette raison, un nouvel article dont l'effet soit rétroactif, parce que, bien que la *Toronto and Niagara Power Company* soit actuellement la seule que nous connaissions, il peut y en avoir d'autres, et si une compagnie comme la *Toronto and Niagara Power Company* jouit de pouvoirs s'étendant à toute la province, toutes les municipalités qui possèdent déjà un système de construction et une franchise à terme se trouvent en danger.

M. MACLEAN: L'amendement de M. Thomson vous conviendrait-il?

M. KILMER: Oui, il renferme ce point, et il renferme aussi la solution de la question relative au paragraphe 3. C'est un des articles de la présente loi relatifs à l'interprétation stipulant, comme c'est la loi générale, que lorsqu'une loi spéciale est en contradiction avec la loi générale, la loi spéciale prévaut. Les municipalités tirent leurs pouvoirs du gouvernement d'Ontario et elles exercent des pouvoirs à elles délégués. C'est le devoir de la province ayant un bon gouvernement de leur venir en aide dans une administration locale pratique par l'exercice de ses pouvoirs délégués.

M. MACDONALD: C'est en réalité un intérêt municipal et non un intérêt provincial.

M. KILMER, C.R.: C'est un intérêt provincial parce que c'est l'intérêt de toutes les municipalités. Lorsque M. Thomson parle de l'effet rétroactif de l'article, je n'ai aucun doute qu'aucun autre bill puisse jamais être accepté à la Chambre des Communes sans que ces pouvoirs soient ainsi restreints de façon à ce qu'à moins de revenir en arrière et à restreindre les pouvoirs de la manière que le propose M. Thomson, quelle que soit la législation que vous présentiez, elle peut devenir sans effet. Je voudrais demander deux choses: d'abord que l'article qui fait l'objet de ce débat soit sanctionné, de manière que le paragraphe 1 de la loi spéciale de la *Toronto and Niagara Power Company* ne s'applique pas, non seulement à cette compagnie mais à toute autre compagnie ayant des articles spéciaux, et que le fait de sanctionner les articles spéciaux dans la loi des chemins de fer ait un effet semblable.

M. SINCLAIR: Ce brouillon vous donne-t-il satisfaction?

M. KILMER, C.R.: Oui, et cet article sera là de sa propre autorité, n'étant pas compris dans la loi spéciale.

M. MACDONALD: Après tout, votre proposition est la suivante: que le parlement actuel a donné à une compagnie en particulier, et il peut bien avoir donné à d'autres compagnies spéciales, certains droits définis, libres de certaines restrictions qui, selon vous, devraient y être ajoutées. Vous dites maintenant que nous devrions modifier la loi des chemins de fer de façon à lui donner un effet rétroactif et soumettre ces compagnies spéciales à certaines restrictions auxquelles vous voulez maintenant les soumettre.

M. KILMER, C.R.: Oui, et j'irai plus loin en disant que c'était l'intention apparente de la législation déjà adoptée.

M. MACDONALD: Il est très difficile d'interpréter l'intention autrement que par les mots.

M. KILMER, C.R.: Je dis cela pour la raison suivante: la cour d'appel d'Ontario a décidé qu'elle avait cet effet.

M. MACDONALD: Vous pourriez mentionner l'effet de la décision du Conseil privé qui signifiait que la loi des chemins de fer ne s'appliquait pas à des compagnies de ce genre.

M. KILMER, C.R.: M. Thomson a bien traité de cette question. Le Conseil privé a décidé que l'article destiné à s'appliquer à toutes ces compagnies ne s'appliquait qu'à la compagnie de chemin de fer ayant le droit de transmettre la force motrice et d'en faire la distribution. On a dit que l'article était restreint par la phraséologie, et je dit que l'article a été ainsi rédigé qu'il ne pouvait qu'être en contradiction avec la loi spéciale.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne suis pas certain, mais les auteurs de la loi avaient l'intention de ne le faire appliquer qu'aux chemins de fer.

M. KILMER, C.R.: Je le crois avec peine, parce que je ne connais pas de chemins de fer ayant de tels pouvoirs.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est que depuis quelques années que les compagnies de chemin de fer se sont mises à développer la lumière électrique.

M. KILMER, C.R.: Ils ont traité de la question du téléphone et du télégraphe et des compagnies de transmission dans ce même article. Le point principal que j'ai voulu faire ressortir ce matin c'est la difficulté où se trouveront les municipalités en mettant fin aux franchises: c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de franchises qui surviennent et que l'on continue, pour ainsi dire, lorsqu'elles sont achetées par une compagnie comme la *Toronto and Niagara Power Company.* On dit alors: "Nous avons le pouvoir d'agir." Je vais vous renvoyer au paragraphe 7 de l'article 373. Ce paragraphe stipule qu'il ne doit pas s'appliquer à des travaux déjà exécutés. Vous voyez que cela empêcherait la cité de Toronto de s'opposer à la franchise perpétuelle de la *Toronto and Niagara Power Company* et mettrait de côté toute municipalité où il y aurait actuellement un système présent opéré par une personne quelconque. De sorte que cet article déferait complètement tous nos objets, et en même temps cela doit rester dans l'article tel qu'il est par suite des compagnies de téléphone et de télégraphe. De sorte que cela est une autre raison pour nous donner un paragraphe défini et distinct traitant des lignes de transmission. Il en était ainsi dans l'ancienne loi. Je veux dire qu'il y avait l'article 247, traitant des lignes de transmission, et l'article 248, traitant des compagnies de téléphone et de télégraphe. Pourquoi réunir ces deux articles? Pourquoi ne pas avoir deux articles distincts comme ils l'étaient auparavant, et donnez-nous notre article distinct ayant trait aux lignes de transmission.

M. SINCLAIR: Vous ne doutez pas de notre juridiction en cette matière?

M. KILMER, C.R.: Pas le moins du monde.

M. SINCLAIR: Vous voyez ici les mots: "Nonobstant les dispositions d'une loi du Parlement du Canada ou de la législature d'une province, la compagnie ne doit, sauf

en la manière prescrite dans le présent article, construire, maintenir ou mettre en service ses lignes sur, le long, en travers ou sous une voie publique, un square ou autre endroit public dans les limites d'une cité, ville ou village constitués en corporation ou autrement, sans le consentement de la municipalité."

Cela veut dire que la ligne ne peut pas être construite sans le consentement de la municipalité. Vous pensez que cela renfermerait tout, pourvu que la province d'Ontario rejette le droit de construire la ligne sans le consentement de la municipalité.

M. KILMER, C.R.: Non, je ne le crois pas. Cela comprendrait tout ce que vous comprenez.

M. THOMPSON, C.R.: Nous n'attachons pas beaucoup d'importance à ce langage. Nous ne l'avons que copié du reste de la loi.

Le PRÉSIDENT: M. Lighthall désire parler au comité, je crois.

M. LIGHTHALL, C.R.: L'article que l'on propose me semble nouveau à la lecture, mais j'ai eu l'occasion de l'étudier très attentivement depuis quelques moments. Malheureusement, la cité de Toronto ne nous l'avait pas envoyé.

Le PRÉSIDENT: Mais cela comprendrait toutes les suggestions que vous voulez faire?

M. LIGHTHALL, C.R.: Je crois qu'il comprend la situation générale. C'est pratiquement une nouvelle rédaction plus complète, du paragraphe 9, mais je veux tout simplement appuyer sur le fait que la question de la distribution locale des deux forces motrices, l'électricité en général et le téléphone, est une question qui concerne les municipalités dont elle relève plus que la cité de Toronto. Toutes les municipalités étaient bien décidées, lors de l'introduction de la distinction entre la distribution locale, surtout au point de vue de la question des téléphones, et aussi relativement au paragraphe 9, étaient bien décidées sur l'objet de leur désir, la différence, par exemple, entre une ligne de téléphone à grande distance et une ligne de téléphone locale, cela a été bien soigneusement rédigé après une étude absolument soignée. Je crois que je traduis bien le sentiment des importantes municipalités du pays en disant que c'est là un des points sur lesquels elles insisteront fortement, et qu'elles voient d'un bien mauvais œil toute nouvelle rédaction qui fera disparaître cette distinction, soit au point de vue des téléphones, soit au point de vue des télégraphes, ou relativement à la force motrice, la lumière, etc.

M. MACLEAN: Cela se trouve dans la présente loi.

M. LIGHTHALL, C.R.: C'est au paragraphe 9, mais c'est apparemment, à ce que je puis voir, dans cette nouvelle extension du paragraphe 9, et il contenait aussi une clause spéciale s'appliquant à Toronto, je crois, faisant disparaître la possibilité de légères modifications, que cette clause aurait sa place.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous ne faites pas allusion à l'article 373 en particulier, n'est-ce pas?

M. LIGHTHALL, C.R.: Bien, il est vrai qu'il traite d'une question plus étendue, mais je parle de l'article 373.

M. JOHNSTON, C.R.: Je trouve qu'il est difficile de vous suivre à cet article.

M. MACLEAN: Vous appuyez ce que les autres ont avancé.

M. LIGHTHALL, C.R.: Oui, dans le moment.

Le PRÉSIDENT: Le maire Bowlby, de Brantford, est ici et le comité pourrait écouter les remarques qu'il a à faire.

M. BOWLBY, C.R.: J'ai à peine besoin de répéter les arguments importants et pleins de sens commun qui vous ont été présentés sur cette question. Brantford est très intéressée dans cette question. Nous avons la *Cataract Power Company* qui assume de vastes pouvoirs tout comme l'autre compagnie, et il est certain que feu l'ho-

norable M. Gibson, ancien lieutenant-gouverneur, a fait tout en son possible pour ignorer la cité de Brantford et donner à la compagnie tous les pouvoirs qu'il pouvait lui donner. J'appuie les arguments du monsieur qui m'a précédé.

Le PRÉSIDENT: M. Pope, de la *Hydro-Electric Company*, désire adresser la parole au comité.

M. W. W. POPE: Il ne reste pas beaucoup de chose à dire pour la *Hydro-Electric*, après l'exposé des faits par messieurs Thomson et Kilmer. Ils sont fortement d'avis que la question de la distribution devrait être étudiée avec soin parce qu'il y a un grand nombre de municipalités en Ontario, environ 175, qui font la distribution de la force motrice pour leur propre compte, et ce serait une question très sérieuse et ce serait contre leurs intérêts, de même que contre les intérêts de la *Hydro-Electric Company*, si l'on donnait à une compagnie des pouvoirs aussi importants que ceux qui ont été décrits ici; c'est-à-dire qu'elle puissent faire la distribution sans d'abord obtenir le consentement de la municipalité. La *Hydro-Electric* ne peut opérer que lorsqu'elle a obtenu un règlement de la municipalité.

M. MACLEAN: L'amendement présenté vous donne-t-il satisfaction?

M. POPE: J'en suis bien satisfait. Si cet amendement est adopté, pour les raisons données, il protégera les intérêts des municipalités et les intérêts de la *Hydro-Electric*, et nous sommes fortement en faveur de son adoption.

Le PRÉSIDENT: M. McCarthy représente la *Toronto and Niagara Power Company* et désire adresser la parole au comité.

M. D. L. MCCARTHY, C.R.: Je veux d'abord rectifier la déclaration faite par M. Kilmer et par M. Thomson lorsqu'ils disent qu'ils ne croient pas que le Parlement appréciait les pouvoirs donnés à la *Toronto and Niagara Power Company* en adoptant leur loi spéciale, parce que je crois que le Parlement a exactement compris ce qu'étaient les pouvoirs que demandait la *Toronto and Niagara Power Company*. La question a été étudiée à fond et le Parlement savait alors que la *Toronto and Niagara Power Company* n'aurait jamais pu recueillir un denier si ses droits étaient de quelque manière restreints et moindres que ceux accordés dans la loi.

M. MACDONALD: Ils n'ont fourni aucune preuve de cette déclaration. Çà été une drôle de déclaration que celle disant que le Parlement ne savait pas ce qu'il faisait.

M. MCCARTHY, C.R.: Vous me pardonnerez si je prends plus de temps que je devrais peut-être en prendre, parce que je me propose de rectifier quelques-unes de leurs déclarations, car je crois qu'il est important de le faire au point où nous en sommes rendus. Lorsque cette loi a été adoptée, vous devez vous rappeler que c'était une compagnie qui faisait œuvre de pionnier. Jusqu'alors aucune ligne de cette étendue n'avait été construite. La seule ligne de transmission alors en existence, à ce que je sache, était la ligne à faible tension. L'expérience à laquelle la *Toronto and Niagara Power Company* voulait donner suite était celle d'une ligne à haute tension entre Toronto et les chutes Niagara. C'était tout simplement une expérience. Pour commencer, elle n'avait aucune voie ferrée.

M. THOMSON, C.R.: Je n'ai émis aucun argument sur cette phase de la compagnie disant que le Parlement n'avait pas apprécié ce qu'il faisait lors de l'adoption de cette loi. Tout mon argument était basé sur la prétention qu'il y avait eu un malentendu sur les termes de la loi générale des chemins de fer en en faisant l'application.

M. MCCARTHY, C.R.: J'apprécie très bien ce point et je me prépose de m'y arrêter lorsque j'y serai rendu. Si nous nous étions tout simplement adressés aux capitalistes avec une ligne d'expérimentation qui n'avait jamais été expérimentée auparavant, pensez-vous qu'il nous aurait été possible de recueillir un simple denier pour fournir les fonds à cette compagnie. Après avoir obtenu notre contrat du Parlement fédéral il nous fallait ensuite obtenir des contrats de compagnies avant de pouvoir construire notre ligne et espérer que des capitalistes y engagent un seul denier. Nous avons

par conséquent fait un contrat avec la *Toronto Electric Light Company,* et un autre avec la *Toronto Railway Company* pour la fourniture de la force motrice à ces deux compagnies. Ayant obtenu ce pouvoir nous avons pu montrer notre chartre, notre loi nous constituant en corporation, aux capitalistes d'Angleterre, leur montrer le pouvoir que le Parlement nous avait donné, leur montrer les contrats que nous avions faits avec la *Toronto Electric Light Company* et la *Toronto Railway Company,* et nous leur avons demandé d'engager leur argent dans cette entreprise; et, messieurs, grâce à cette loi nous constituant en corporation, et à ces contrats, 18 millions de dollars de capital anglais ont été versés dans le développement de l'énergie électrique. Une autre somme de six millions a été versée au fonds de la *Toronto and Niagara Power Company* pour l'érection de ces lignes de transmission, représentant en tout plus de vingt millions de dollars de capital anglais, auquel mon savant ami M. Thomson fait allusion en disant que le Parlement ne savait peut-être pas ce qu'il faisait. Si je pouvais appliquer l'argument de chiffon de papier de M. Thomson à cette proposition, je lui demanderais: Est-ce qu'une loi du Parlement doit devenir un chiffon de papier et tout ce capital anglais être jeté au panier, car c'est ce qui se produira si les articles projetés que je regrette devoir déclarer n'avoir pas eu le temps d'étudier, sont adoptés.

On prétend maintenant qu'à l'expiration d'une franchise avec une municipalité quelconque, nous ne devrions pas avoir le droit d'intervenir et acheter l'actif de la compagnie.

M. MACDONELL: Et répéter ce procédé éternellement.

M. MCCARTHY, C.R.: Attendez un moment, j'arrive à ce point. La *Toronto Electric Light Company,* M. Macdonell le sait aussi bien que moi, a une franchise perpétuelle renouvelable tous les vingt ans, et le remède que la cité de Toronto a à sa disposition est d'acheter la compagnie; et elle peut nous acheter demain si elle le désire. La cité pourrait nous acheter à la fin de l'année 1919, ou elle pourrait nous acheter à la fin de l'année 1939, après un autre délai de vingt ans. Le seul effet de la décision du Conseil privé a été le suivant: Vous ne devez pas étendre votre système souterrain perpétuellement, à moins que la cité juge bon de vous acheter. En 1919, la question se posera et que fera la cité de Toronto? Nous achetera-t-elle ou ne nous achetera-t-elle pas? Si la cité décide de ne pas nous acheter la *Toronto Electric Light* peut continuer pendant un autre terme de vingt ans son système souterrain, et la *Toronto and Niagara Power Company,* dans le but de conserver son raccordement avec la *Toronto Electric Light Company,* peut acheter ses poteaux et ses fils. C'est exactement ce que l'on avait en vue lorsque cette chartre nous a été accordée. Je crois que c'est M. Kilmer qui a fait allusion à la ville de Lindsay. Nous n'alimentons pas la ville de Lindsay, mais prenons un exemple. Supposons que dans une petite ville du district de Niagara, à laquelle nous fournissons aujourd'hui la force motrice, la franchise de la compagnie expire et la ville refuse de la renouveler ou d'acheter la compagnie. Dans ce cas, son installation devient autant de matériel perdu. Nous disons, nous interviendrons et nous achèterons ce fonds et continuerons d'opérer. Les fils restent tels qu'ils sont, mais nous devons intervenir afin de conserver notre droit de vendre de la force motrice. En d'autres termes, l'argent qui a été engagé dans cette affaire devient absolument du papier perdu.

Comme je l'ai dit, messieurs, je n'ai pas eu l'occasion d'étudier l'amendement projeté. Depuis que les droits de la *Toronto and Niagara Power Company* ont été déterminés dans son procès avec Toronto-Nord, nous n'avons jamais essayé, et je crois que l'honorable ministre corroborera ce que je dis, d'établir une ligne de transmission ou d'étendre notre système sans lui soumettre nos plans. Chaque fois que nous avons voulu étendre notre système, nous avons fait ce que fait chaque compagnie de chemin de fer et nous n'avons demandé rien de plus. Nous sommes allés trouver le ministre, nous lui avons soumis le plan de notre tracé, et nous n'avons jamais érigé un poteau ni construit une ligne sans son consentement.

M. THOMSON, C.R.: Prendriez-vous cette attitude si vous aviez le droit d'acheter toutes les lignes qui existent?

M. MCCARTHY, C.R.: Nous consentons parfaitement à prendre la même attitude que celle de toutes les compagnies de chemins de fer et à être traitées de la même manière que tout le monde.

M. THOMSON, C.R.: Vous supposez vrai ce qui est en question.

M. MCCARTHY, C.R.: Mon savant ami peut-il demander plus que de nous faire passer sous la direction de la Commission? Nous avons demandé à être mis sous la direction de la Commission. Lors de la dernière demande, pour montrer à mon savant ami ce qu'est au juste la situation, il n'y a pas un mois...

M. NESBITT: Consentiriez-vous à vous adresser à la Commission dans le cas où vous voudriez acheter une ligne en existence? Disons, par exemple, la ligne qui se trouve à Lindsay.

M. MCCARTHY, C.R.: Dans quel but?

M. NESBITT: Pour obtenir le consentement.

M. MCCARTHY, C.R.: Pour obtenir le consentement de la Commission. Je ne puis voir d'objection à cette proposition. La difficulté, naturellement, c'est que dans un certain nombre de ces articles, on propose une commission conjointe. Cela dépend de la commission à laquelle devrait s'adresser la compagnie. Vous devez vous rappeler que nos concurrents en Ontario forment aussi une commission. Je veux parler de la *Hydro-Electric Commission*. Ce sont nos principaux concurrents, et s'il nous faut nous adresser à eux pour savoir si nous pouvons faire quoi que ce soit, ce serait presque une perte de temps que de faire la demande.

M. NESBITT: Je veux dire la Commission fédérale des chemins de fer.

M. MCCARTHY, C.R.: Je vois, vous parlez de la Commission fédérale des chemins de fer. Maintenant, comme exemple de ce qui arrivera probablement, laissez-moi vous rapporter ce qui est arrivé l'autre jour. Nous avons projeté d'étendre notre ligne dans le village d'Islington, je crois que c'est l'endroit, et nous avons soumis nos plans au ministre. La cité de Toronto s'est opposée à notre projet, les autorités du comté se sont opposées à notre projet, les municipalités du district de Niagara se sont opposées à notre projet, la *Hydro-Electric Commission* s'est opposée à notre projet, et, naturellement, le ministre s'est trouvé dans une position très embarrassante par suite du fait que toutes les municipalitsé s'opposaient à notre projet dans des questions qui ne les concernaient peut-être pas du tout, si ce n'est en principe. Le résultat est que le ministre n'a pas approuvé nos plans. Que font nos concurrents qui n'ont pas besoin d'approbation de qui que ce soit? En deux semaines ils avaient une ligne dans la même rue où nous avions demandé la permission de faire passer nos lignes. C'est ce qui se produira si l'on approuve les termes de la loi tels qu'ils ont été d'abord rédigés. Supposons que nous allons nous adresser à une municipalité pour lui demander la permission de faire passer nos lignes ou nos fils. La loi dit que nous devons obtenir le consentement de la municipalité par voie de règlement. Très bien, nous demandons le consentement nécessaire, et dans certains cas il se peut que nous attendions un an pour faire passer le règlement. Pendant ce temps-là, nos concurrents vont s'établir dans cette ville, parce qu'ils n'ont pas besoin de règlement. En d'autres termes, chaque marché que nous avons à notre disposition nous sera fermé par cette compagnie si les termes de la loi, ou de cet amendement, sont adoptés.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous vous opposez, non seulement aux amendements projetés, mais au bill lui-même?

M. MCCARTHY, C.R.: Je m'oppose au bill lui-même. Quant aux amendements, je dois admettre que je ne les connais pas suffisamment pour les critiquer en détail. Voici notre avis, et la question se réduit réellement à une question de droits lésés: je ne crois pas que le Parlement ait jamais pensé de nous donner moins que ce que nous avons eu, et il nous faut faire face à la situation suivante: Nous avons dépensé notre

argent, nous avons développé notre compagnie, nous avons poussé nos lignes, six millions de dollars se trouvent engagés dans nos lignes de transmission, et maintenant chaque débouché que nous avons doit nous être fermé.

M. MACDONALD: Ceux parmi nous qui viennent des autres provinces ne connaissent pas l'étendue du développement des opérations de votre compagnie. Voulez-vous, s'il vous plaît, nous dire quelles dépenses vous avez faites et où vous prenez votre force motrice?

M. MCCARTHY, C.R.: D'abord, nous développons notre force motrice sur les bords de la rivière Niagara, aux termes d'un contrat avec la commission des parcs Queen-Victoria et des chutes Niagara. Cette commission est autorisée par le gouvernement à nous consentir un bail nous permettant de tirer notre force motrice de la rivière.

L'hon. M. GRAHAM: Vous voulez dire autorisée par le gouvernement d'Ontario?

M. MCCARTHY, C.R.: Oui, le gouvernement d'Ontario. Ce contrat est aujourd'hui en existence, mais nonobstant ce fait, et en dépit du fait qu'il contient une clause stipulant que le gouvernement d'Ontario n'entrera jamais en concurrence avec nous, l'an dernier, le gouvernement d'Ontario a sanctionné une loi qui abrogeait cette clause relative à la concurrence et maintenant il a le pouvoir d'entrer lui-même en concurrence avec nous. Par conséquent, nous allons avoir à lutter contre une très forte concurrence de la part du gouvernement lui-même en dépit de la clause en vertu de laquelle il avait promis de ne pas entrer en concurrence avec nous.

M. MACDONALD: Quelle somme avez-vous dépensée pour les travaux de développement?

M. MCCARTHY, C.R.: Nous avons dépensé dix-huit millions de dollars.

M. NESBITT: Quelle est la longueur de votre ligne de transmission?

M. MCCARTHY, C.R.: De Niagara à Toronto?

M. NESBITT: Oui, quelle distance est-ce?

M. MCCARTHY, C.R.: Je suppose que c'est environ 100 milles.

M. MACLEAN: Vendez-vous votre produit actuellement?

M. MCCARTHY, C.R.: Nous vendons tout notre produit, la plus grande partie, je pourrais dire, pour servir à la fabrication des munitions. La *Toronto Street Railway Company* fonctionne maintenant en grande partie au moyen de la vapeur afin de permettre aux usines de munitions situées dans le district de Niagara de se servir de notre pouvoir hydraulique.

M. MACDONALD: Ceux qui parmi nous viennent des autres provinces ne connaissent pas l'endroit, et par conséquent nous désirons savoir ce qui a été fait

M. MCCARTHY, C.R.: Notre ligne maîtresse de transmission se trouve entre Toronto et les chutes Niagara. C'est une importante ligne de transmission, je suppose qu'il y a huit lignes composées de trois fils chacune entre chacun de ces endroits. Nous faisons affaire avec Thorold, St. Catharines et d'autres villes et nous espérons naturellement obtenir des contrats de toutes les villes du district. Nous encourageons les industries à s'installer dans cette région. Je puis vous nommer, messieurs, une industrie que nous avons encouragée à aller s'installer dans ce district et qui a été avantageuse pour le district et, naturellement pour nous aussi. Mais lorsqu'une importante compagnie va s'installer dans une petite ville, disons, par exemple, Thorold, lorsque nous avons poussé cette compagnie à aller s'y installer et avons fait un contrat avec elle et que nos droits doivent nous être enlevés dans cette municipalité, nous sommes aussi bien d'enlever nos fils et les vendre comme du vieux cuivre. Ce serait le résultat de la législation projetée dans le moment, si elle était adoptée. Comme je le dis, depuis la décision du Conseil privé relativement à la *Toronto and Niagara Power Company* personne ne peut prétendre que nous avons agi arbitrairement ou que nous avons exercé les pleins pouvoirs que notre loi nous donnait. Il n'y a rien dans notre

loi qui nous obligeait à demander au ministre d'approuver nos plans, cependant nous avons demandé son approbation afin qu'il n'y ait pas de trouble et que tout le monde sache ce que nous faisons. Mais, comme conséquence d'avoir ainsi agi, comme résultat d'avoir fait connaître ce que nous projetions de faire, nos concurrents se glissent en avant de nous et pendant que le ministre prend en considération le fait de savoir s'il doit approuver nos plans ou les rejeter, nos concurrents y construisent leurs lignes.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que la ligne hydro-électrique a été construite avant que vous vous adressiez au ministre.

M. MCCARTHY, C.R.: Vous voulez dire leur ligne?

L'hon. M. COCHRANE: Oui.

M. MCCARTHY, C.R.: Bien, ils ont acheté la *Erindale Power Company* et depuis ce temps-là ils ont étranglé les autres lignes.

M. SINCLAIR: Comment vous proposez-vous de surmonter cette difficulté?

M. MCCARTHY, C.R.: La Commission des chemins de fer est l'autorité compétente qui doit agir. Vous demandez ici que l'on obtienne le consentement des municipalités. Nous nous adressons à la municipalité et on nous répond en disant: "Nous vous donnerons ce consentement par voie de règlement". Cela signifie un long délai.

M. MACDONELL: C'est une règle générale qui s'applique à tout le monde.

M. MCCARTHY, C.R.: Pas à tous les chemins de fer.

M. MACDONELL: Tous les chemins de fer qui vendent de la force motrice.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, adressez-vous à la municipalité et demandez un règlement. Si ce règlement ne vous est pas accordé dans un délai raisonnable vous pouvez vous adresser à la Commission des chemins de fer et dire: "Nous n'avons pas obtenu ce règlement".

M. MCCARTHY, C.R.: Oui, mais lorsque nous nous adressons à la Commission, nous y rencontrons les municipalités qui disent: "Nous sommes à étudier la question. Dans l'intervalle, ne permettez pas à ces messieurs d'aller de l'avant".

M. JOHNSTON, C.R.: Supposons qu'il soit stipulé que si le règlement n'est pas accordé dans un certain délai après la demande, vous puissiez alors vous adresser à la Commission.

M. MCCARTHY, C.R.: Pourquoi nous imposer tout ce tracas? Pourquoi ne pas nous permettre de demander à la Commission au lieu de la municipalité?

M. NESBITT: Vous ne voulez pas que nous vous permettions d'établir un système sans le consentement de la municipalité?

M. MCCARTHY, C.R.: Non, bien qu'actuellement notre charte nous donne ce droit. Si la cité de Toronto achète la *Electric Light Company*, cela met fin à notre chartre, et nos lignes sont coupées, en tant qu'il s'agisse de cela. Ce sont des chances que nous prenons. Mais si la *Electric Light Company* continue son service souterrain nous voulons continuer notre contrat en achetant ses poteaux et ses fils à la surface, nous voulons alimenter son système souterrain, si cela est nécessaire, au moyen des fils et des poteaux qui se trouvent à la surface. Nous voulons avoir le droit d'acheter ces poteaux et ces fils et de continuer le contrat que nous avons fait avec elle. A moins d'obtenir ce droit, nous ne serons peut-être jamais capables de continuer notre contrat avec elle et elle ne sera peut-être jamais en mesure de remplir ses contrats avec ses clients.

M. JOHNSTON, C.R.: Le paragraphe 2 de l'article 373 stipule que vous devez vous adresser à la municipalité et obtenir d'abord son consentement. Si vous ne pouvez pas l'obtenir, vous pouvez alors vous adresser à la Commission et obtenir une ordonnance.

M. MCCARTHY, C.R.: Que fait une compagnie de chemin de fer? Une compagnie de chemin de fer envoie ses plans à la Commission. Pourquoi serions-nous dans une position pire que celle des compagnies de chemins de fer qui ne sont tenues qu'à envoyer leurs plans à la Commission?

M. NESBITT: Et elles envoient leurs plans à la municipalité aussi.

M. MCCARTHY, C.R.: Nous le faisons aussi. Nous envoyons nos plans au bureau d'enregistrement et nous demandons ensuite l'approbation et la Commission doit dire si ce projet est possible ou impossible.

M. JOHNSTON, C.R.: M. McCarthy dit que la Commission est l'arbitre final aux termes de l'article tel que rédigé, pourquoi ne pas s'adresser directement à elle. C'est ce que vous voulez dire?

M. MCCARTHY, C.R.: C'est ce que je propose.

M. BOWLBY, C.R.: Naturellement, le peuple n'a aucun droit. Il n'a aucun droit à ce qu'on le consulte.

M. MCCARTHY, C.R.: Le peuple est représenté par le conseil de ville ou le conseil de la cité, selon le cas. Le conseil est intéressé et je ne doute pas qu'il défende les droits de la population de l'endroit.

M. MACDONELL: Vous voulez vous adresser directement à la Commission des chemins de fer, à ce que je comprends.

M. MCCARTHY, C.R.: Certainement. Nous envoyons nos plans comme le fait un chemin de fer, et nous envoyons alors un avis à la municipalité disant qu'à tel jour nous demanderons l'approbation de nos plans.

M. MACDONELL: Mais vous vous opposez à l'obligation de demander d'abord le consentement de la municipalité?

M. MCCARTHY, C.R.: Simplement pour cette raison: Si nous nous adressons d'abord à la municipalité, elle peut nous tenir en suspens pendant un temps indéfini. Elle peut dire: "Nous ne donnerons pas notre consentement. Nous laisserons cela au peuple". Un an après, la question est mise au vote de la population, et, durant ce temps-là, nos concurrents ont fait construire leurs propres lignes et leurs lignes sont tendues.

M. BOWLBY, C.R.: Vous pourriez remédier à cela en fixant une limite de temps.

M. JOHNSTON, C.R.: N'y a-t-il pas une loi de la province d'Ontario qui exige que toute compagnie, avant de poser ses poteaux ou ses fils sur une voie publique, en obtienne d'abord le consentement des contribuables?

M. MCCARTHY, C.R.: Non, pas nécessairement.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois qu'en vertu de ce que l'on appelle la loi des franchise, aucune municipalité d'Ontario ne peut accorder une franchise à moins que la question n'ait été soumise aux contribuables. Par conséquent, ce serait un autre délai auquel il faudrait vous soumettre.

M. MCCARTHY, C.R.: Oui, si tel est le cas.

M. JOHNSTON, C.R.: N'est-ce pas, M. Pope?

M. POPE: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est un pas en avant.

M. MCCARTHY, C.R.: Un pas en arrière.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que c'est un pas en avant. Vous ne pouvez obtenir le consentement d'une municipalité d'ériger des poteaux et de tendre des fils dans la province d'Ontario à moins qu'un règlement ne soit soumis aux contribuables, aux termes de la loi actuelle.

M. MCCARTHY, C.R.: Cela ne s'applique pas à notre compagnie, mais si cette législation était adoptée, cela s'appliquerait à nous.

M. JOHNSTON, C.R.: Cela veut dire qu'ils ne peuvent passer sur une voie publique sans le consentement de la municipalité, manifesté par voie de règlement. Si la loi municipale exige que ce règlement soit soumis aux contribuables, M. McCarthy doit obtenir le consentement des contribuables.

M. HARRIS: Il faut la sanction par voie de règlement de la municipalité avant que la *Hydro* puisse entrer en opération, ou bien elle ne peut faire aucun contrat avec les contribuables avant qu'ils aient passé un règlement.

M. JOHNSTON, C.R.: Il faut à la *Hydro-Electric* un règlement des contribuables.

M. HARRIS: Ou à toute autre compagnie. Avant qu'une municipalité puisse accorder une franchise dans ses limites il faut que cette franchise soit approuvée par les contribuables.

M. MACLEAN: M. McCarthy demande-t-il le droit d'entrer dans une cité sans tenir compte de la loi?

M. McCARTHY, C.R.: Non, nous sommes une compagnie fédérale et nous travaillons pour l'avantage général du Canada, et nous avons été ainsi considérés lorsqu'on nous a accordé notre constitution en corporation; et il n'y a pas eu de plainte contre les pouvoirs donnés à cette compagnie jusqu'au jour où nous avons découvert un concurrent dans la *Hydro-Electric*, et tout ce que l'on cherche maintenant, c'est de limiter nos pouvoirs le plus possible. Le résultat de cette législation sera, que si nous essayons d'obtenir le consentement d'une municipalité, cette municipalité devrait soumettre cela aux contribuables; il faudrait que cela soit fait par règlement. Si on nous refusait, il nous faudrait nous adresser à la Commission. Pourquoi passer par tout ce rouage si la Commission est l'arbitre final?

Le PRÉSIDENT: S'il faut que la *Hydro-Electric* passe par tout le rouage que vous venez de décrire, pourquoi vous y opposez-vous?

M. BOWLBY, C.R.: Parce qu'ils veulent s'en défaire.

M. McCARTHY, C.R.: Nous ne pouvons pas faire leur concurrence dans les conditions où il nous faut opérer.

Le PRÉSIDENT: Il faut que la *Hydro* se soumettent aux mesures auxquelles vous vous opposez.

M. McCARTHY, C.R.: Sans avoir à payer de taxes. Nous ne pouvons pas leur faire concurence sur ce terrain. Si ce projet est adopté, cela signifie absolument la disparition de notre compagnie. C'est le résultat.

M. MACDONALD: Vous dites que le parlement du Canada vous a accordé ces droits dans cette chartre, sans être soumis à l'intervention municipale, et vous dites que c'est sur la foi de cette chartre que vous y avez engagé votre capital?

M. McCARTHY: Oui.

M. MACDONALD: Vous dites ensuite, plus loin, que vous consentez à soumettre tous vos tracés à la Commission des chemins de fer et non au public; et ces messieurs viennent ici, représentant, non pas une chartre fédérale, mais une chartre provinciale, opérant en vertu d'une chartre d'Ontario, et disent: "Il nous faut nous soumettre à la direction de la municipalité, et vous devez aussi vous y soumettre"; et vous dites en réponse: "Si cela est fait, par suite des circonstances, notre argent se trouvera en péril, et nous serons balayés"?

M. McCARTHY, C.R.: Si nous n'avions pas obtenu la chartre que nous avons obtenue, il n'y aurait pas eu un sou d'engagé dans cette entreprise. Nous avons obtenu la chartre, et, sur la foi de cette chartre, vingt millions y ont été engagés, et les représentants des municipalités viennent nous dire: "Diminuez les pouvoirs de cette compagnie". Nous disons: "Si vous diminuez ces pouvoirs, cela signifie tout simplement la perte du capital y engagé. Nous avons ces droits et nous nous opposons le plus fortement possible à ce que nos droits soient retirés de quelque manière que ce soit. Mais si le comité juge que nos droits doivent être enlevés et nos privilèges retirés, je dis alors que la seule chose juste à faire c'est de nous faire passer sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, comme toutes les autres compagnies.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous dites qu'aux termes de la présente loi vous ne tombez pas sous le contrôle provincial?

M. McCARTHY, C.R.: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Et la présente loi vous ferait tomber sous ce contrôle?

M. McCARTHY, C.R.: Oui

M. JOHNSTON, C.R.: Vous vous opposez à cela, mais vous consentez à ce que la question soit soumise à la Commission des chemins de fer?

M. McCARTHY, C.R.: Oui.

M. NESBITT: Je veux poser une question à M. McCarthy, afin de rendre bien claire la position de Toronto. Vous dites que si Toronto achetait la *Toronto Electric Light Company,* vous ne seriez pas alors en mesure d'acheter les poteaux de la *Toronto Electric Company?*

M. McCARTHY, C.R.: Non. Si la cité de Toronto achète cette compagnie, c'en est fini de nous.

M. NESBITT: Vous n'interviendrez plus dans cette question après cela?

M. McCARTHY, C.R.: Non.

M. NESBITT: Mais si Toronto achète cette compagnie, et si la charte de la *Toronto Electric Company* est renouvelée....

M. McCARTHY, C.R.: Elle ne peut être renouvelée que pour un système souterrain, conformément à la décision du Conseil privé. Cette compagnie a construit certaines parties excentriques que, selon le Conseil privé, elle n'avait pas le droit de construire. C'était dans le nouveau district de Toronto, après l'extension? Ces nouveaux poteaux et ces fils sont là, mais si la franchise est renouvelée pour une autre période de vingt ans, la cité de Toronto peut dire: "Enlevez vos fils et vos poteaux". Tout ce que nous disons c'est que nous voulons avoir le droit d'acheter ces fils et ces poteaux afin de continuer notre service à la *Toronto Electric Light Company.*

M. JOHNSTON, C.R.: Cette compagnie est exposée à être achetée par la cité.

M. McCARTHY, C.R.: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Si cette compagnie vend à la *Toronto and Niagara Power Company,* la *Toronto and Niagara Power Company* sera-t-elle soumise au même contrat?

M. McCARTHY, C.R.: Oui.

M. MACLEAN: Votre compagnie remplirait-elle le contrat que la *Toronto Electric Light Company* a fait avec la cité. M. Thomson croit qu'elle pourrait s'en dispenser.

M. McCARTHY, C.R.: M. Thomson dit que si la cité de Toronto achète la *Toronto Electric Light Company,* nous pourrions former une nouvelle compagnie. Bien, si nous étions assez fous pour le faire, nous pourrions le faire. Mais avec deux compagnies faisant affaires en cet endroit, et la cité de Toronto ayant le contrôle absolu de toutes les compagnies, dans quel but pourrions-nous entrer en concurrence avec ces autres compagnies?

M. MACLEAN: M. Thomson dit qu'elle a des droits qu'elle peut perdre, mais en achetant cette compagnie, vous conserveriez ces droits.

M. THOMSON: Je vais expliquer ce point. Par exemple, le droit qu'elle possède maintenant dans la partie centrale de Toronto c'est le droit d'un service de surface. Le système souterrain est une bagatelle, et ce n'est pas un système indépendant; il est alimenté par le système de surface.

M. McCARTHY, C.R.: Oui.

M. THOMSON, C.R.: Leur première franchise est une franchise à terme, après un avis de six mois; il leur faut enlever leurs poteaux. Mon savant ami consent-il, si sa compagnie achète la *Toronto Electric Light Company,* à être soumis aux mêmes termes et conditions et à être obligé d'enlever ses poteaux après un avis de six mois, tel que stipulé? Sa compagnie consent-elle à être soumise aux mêmes obligations que celles de la *Toronto Electric Light Company,* si elle l'achète?

M. McCarthy, C.R.: Maintenant. Comment pourrions-nous enlever nos poteaux dans un délai de six mois et continuer l'approvisionnement? C'est là toute la question.

M. Macdonell: Ce peut être une question, mais ce n'est pas la question qui se pose devant nous. Nous sommes ici pour établir un statut pour tout le pays, et nous ne sommes pas ici pour traiter d'un cas en particulier.

M. McCarthy, C.R.: C'est là que se trouve toute la difficulté. Si chaque cas doit être étudié séparément, ce sera une question difficile. Si les droits de notre chartre nous sont de quelque importance, nous aurions certainement le droit d'intervenir et d'installer des poteaux dans la cité de Toronto. Pourquoi ne pas les acheter?

M. Johnston, C.R.: Vous avez le droit, actuellement, de faire cela?

M. McCarthy, C.R.: Oui.

L'hon. M. Cochrane: Droit dont ils ne se sont pas prévalu

M. McCarthy, C.R.: Non. Si le contrat de la *Toronto Electric Light Company* est continué pendant un autre terme de 20 ans, et si nous voulons continuer à les alimenter, nous voulons nous servir des poteaux et des fils qui se trouvent actuellement dans les rues afin de nous permettre d'alimenter leur système souterrain, et au lieu d'installer des fils et des poteaux, nous achèterions ceux qui lui appartiennent.

M. Nesbitt: Mais si la cité de Toronto décide d'acheter la *Toronto Electric Light Company,* cela règle toute la question.

M. McCarthy, C.R.: Oui.

Le Président: M. Fleming a-t-il quelque chose à dire?

M. Fleming: Comme M. McCarthy a traité cette question d'une manière bien complète, il ne me reste pas beaucoup de choses à ajouter. Nous considérons ce contrat comme quelque chose de sacré, auquel nous ne devons pas nuire, parce que le peuple innocent des Vieux Pays a engagé son argent dans cette affaire sur la foi de ce contrat. Vous n'aurez jamais de trouble dans l'avenir avec ces contrats, parce que les gens qui ont un peu de bon sens s'abstiendront de s'occuper des entreprises d'utilité publique, parce que l'on sait aujourd'hui qu'elles ne sont pas sûres. Nous n'avons aucune objection à ce que vous insériez toutes les clauses que vous voudrez dans les contrats à venir, parce que les gens prennent les contrats les yeux ouverts; mais quant à intervenir dans des contrats déjà acceptés et dans des contrats où les gens ont déjà engagé leur argent de bonne foi, c'est une mauvaise action. Et si vous adoptez les propositions actuelles, vous faites pratiquement disparaître la compagnie.

Le Président: Vous vous opposez aux articles du présent bill, de même qu'aux amendements projetés?

M. Fleming: Oui; nous nous opposons à tout amendement, sauf celui-ci: nous consentons parfaitement à passer sous la direction de la Commission des chemins de fer, et à ne pas exercer nos droits sans son approbation. En dehors de cela, nous ne croyons pas qu'il devrait y avoir de changements.

M. Macdonald: M. McCarthy a déclaré qu'il n'avait pas eu l'occasion d'étudier à fond les amendements suggérés. Je crois que l'on devrait lui donner l'occasion de déclarer ce qu'il croit devoir en être les effets.

Le Président: Il pourrait soumettre son avis par écrit. Lorsque vous aurez étudié ces amendements projetés, pourriez-vous soumettre votre opinion par écrit?

M. McCarthy, C.R.: Je serais heureux si le comité me donnait l'occasion d'étudier ces amendements.

L'hon. M. Cochrane: Couchez votre opinion sur le papier et le comité pourra l'étudier.

M. Harris: M. McCarthy me soumettra-t-il son opinion, afin que je puisse vous envoyer la réponse que je jugerai opportune?

M. McCARTHY, C.R.: Oui, je ferai cela.

Le PRÉSIDENT: M. Harris désire adresser la parole au comité.

M. HARRIS: Monsieur le Président et messieurs, je voudrais revenir sur deux ou trois points des déclarations faites par M. McCarthy. M. Macdonald a évidemment pensé que M. McCarthy avait dit qu'une somme de vingt millions avait été versée au fonds de cette entreprise possédant cette charte. Il a dit qu'il y avait une somme de six millions de versée au fonds de la *Toronto and Niagara Power Company,* et dix-huit millions dans le développement du service électrique, ce qui est une entreprise distincte. M. McCarthy a dit que le système de distribution de surface de la compagnie consistait en poteaux placés dans les districts excentriques et dans des nouveaux districts. Le système de surface de la *Toronto Electric* comprenant plus de six milles poteaux formant une forêt dans la section de la basse ville de la cité et répandue dans tout Toronto, à partir du centre de la cité jusqu'aux confins; une grande partie des poteaux s'étendent dans des quartiers excentriques. Toronto a le droit, en 1919, d'acheter la *Electric Light Company.* La compagnie a une franchise lui donnant des pouvoirs étendus, la cité ayant le droit de l'acheter au bout de toute période de cinq ans. La cité peut acheter la *Toronto Electric Light Company* en 1919. Ce que nous craignons, c'est qu'en 1920 la *Toronto and Niagara Power Company,* et ses compagnies affiliées, interviennent dans les rues de Toronto et rendent nuls nos versements. Nous pouvons acheter un embranchement pour nos versements, et nous pouvons constater que ces versements sont annulés demain par un autre embranchement établi par la compagnie par suite des pouvoirs très étendus que lui donne cette charte, et qu'elle peut exercer absolument, sans le contrôle de la municipalité.

M. JOHNSTON, C.R.: Et cela peut bien avoir déjà eu lieu, à votre connaissance.

M. HARRIS: Cela peut bien avoir déjà eu lieu, à notre connaissance. La *Toronto and Niagara Power Company* peut être en possession de la *Toronto Electric Light Company,* bien que le Conseil privé ait dit que la *Toronto Electric Light Company* n'avait pas le droit de garder ses poteaux dans les rues de Toronto après qu'on lui eût donné avis qu'elle devait les enlever. Si la *Toronto and Niagara Power Company* s'en vient acquérir ces poteaux, sous l'autorité de cette charte, la cité de Toronto perd ses droits.

M. MACDONALD: C'est l'état où en sont les choses actuellement, au point de vue des droits légaux. L'amendement projeté nuirait-il à cela, ou bien n'a-t-on l'intention que de l'appliquer aux travaux de construction futurs?

M. HARRIS: Nous proposons que l'effet en soit rétroactif. Nous ne savons pas si le transport a déjà été fait.

M. JOHNSTON, C.R.: L'amendement annullerait tout transport.

M. HARRIS: Nous ne voulons pas du tout nuire au système de transmission dans lequel six millions de piastres se trouvent engagés.

M. SINCLAIR: La cité veut-elle acheter le système de transmission?

M. HARRIS: Oh! non, nous n'avons pas le pouvoir de l'acheter, lors même que nous le voudrions.

M. MACDONALD: Voulez-vous acheter le système de distribution?

M. HARRIS: Une offre a été faite jadis et la cité ne l'a pas acceptée. Je ne puis pas dire ce que pourra désirer la cité, mais je crois que nous ne serions pas venus ici pour combattre une chose qui ne nous affecte pas, si nous n'avions pas quelque intention. Le gouvernement a, de temps en temps, adopté des lois pour protéger les droits des municipalités depuis que cette charte a été adoptée par le Parlement. Dans les remarques faites devant votre comité sous l'autorité de l'article 373, vous avez cité le jugement rendu dans la cause de la *Toronto and Niagara Power Company vs.* North-Toronto et vous l'avez donné comme une raison militant en faveur de la modification de l'article 373. Le Conseil privé a dit que les articles 247 et 248 ne s'appliquaient pas parce qu'ils étaient en contradiction avec la charte originale. Nous disons que l'article 373 s'appliquerait, et nous vous demandons de sanctionner cette législ-

lation que nous vous avons soumise, non seulement dans le but de protéger les droits de Toronto, mais aussi les droits de toutes les municipalités, parce que d'autres municipalités peuvent se trouver dans la même position que celle où se trouve la cité de Toronto relativement à cette compagnie, et les droits des municipalités peuvent être abolis, et vous savez quelle question sérieuse ce fait constituerait au point de vue des cités en état de développement.

M. Macdonald: Que dites-vous de l'argument de M. McCarthy concernant les droits qui ont été concédés?

M. Harris: Nous ne faisons pas du tout disparaître des droits qui ont été concédés. La compagnie de M. McCarthy a émis des obligations pour une somme de six millions relativement à une ligne de transmission, dans le but de conduire la force motrice entre ces deux points, la *Toronto Electric Light Company* a obtenu une franchise de Toronto lui permettant de vendre de la force motrice dans les limites de la cité de Toronto. Une branche de la compagnie a vendu à l'autre branche de la compagnie. Il y avait la *Toronto and Niagara Power Company* et la *Electric Light Company*. La franchise de la *Toronto Electric* expire en 1919, et nous avons le droit de l'acheter, et M. McCarthy s'en vient maintenant vous demander de protéger les actionnaires de la *Toronto and Niagara Power Company*, afin que leur débouché avec la *Toronto Electric Light Company* leur soit continué. La franchise de la *Toronto Electric Company* expire en 1919. Nous avons le droit de l'acheter ou de la renouveler, et si nous achetons, la compagnie peut venir s'installer le jour suivant et se mettre en opération à nos côtés, et notre capital est perdu. M. McCarthy veut acquérir une nouvelle franchise. Sa franchise actuelle lui permet de venir jusqu'aux limites de Toronto, et faire le service de distribution dans la cité.

M. Sinclair: J'ai entendu M. McCarthy dire que si la cite l'achetait il n'avait plus rien à dire, mais que si la cité ne l'achetait pas et que si la *Electric Company* était en opération, il voulait alors avoir la chance de l'acheter.

M. McCarthy, C.R.: C'est exactement ce que j'ai dit.

M. Harris: Non; ce qu'il a dit lorsqu'on lui a posé la question c'est que si la cité de Toronto acquiert la *Toronto Electric Light Company*, que la *Toronto and Niagara Power Company*, sous l'autorité de sa charte—et il était juste qu'elle ait ce pouvoir—pouvait venir installer un système de distribution et vendre de la force motrice dans les limites de la cité de Toronto, pouvoir que, dit-il, cette compagnie n'a jamais exercé depuis 1902. Elle ne l'a jamais exercé, mais elle peut l'exercer, et il est juste qu'elle le puisse, sous l'autorité des pouvoirs étendus qui lui ont été donnés par la loi fédérale.

M. Macdonald: J'essaie de connaître votre avis au sujet des droits concédés. Nous n'avons pas sous les yeux la charte de M. McCarthy, mais il dit que sa compagnie a des droits concédés lui permettant de distribuer de la force motrice dans Toronto et partout.

M. Harris: Dans le Dominion du Canada.

M. Macdonald: L'effet de cette législation serait de diminuer ces droits concédés et les faire disparaître.

M. Harris: Oui, certainement, mais nous disons que c'est dans le but de protéger les droits des municipalités, et d'empêcher, en tant qu'il s'agit de cette compagnie, qu'elle prenne des avantages clandestins.

M. Johnston, C.R.: Vous voulez empêcher la compagnie électrique de briser son contrat avec la cité?

M. Maclean: M. McCarthy a fait allusion aux droits que possèdent les compagnies de chemin de fer, mais le parlement peut modifier les pouvoirs des compagnies de chemin de fer en aucun temps. Nous avons nommé une Commission pour régler les droits des compagnies de chemins de fer, commission qui n'existait pas dans la première entente, lorsque les pouvoirs ont été donnés à la compagnie. Je demande: les

droits concédés d'une compagnie de transmission de force motrice ou d'une compagnie de lumière électrique ne devraient-ils pas être modifiés dans l'intérêt public?

M. MACDONELL: Un seul mot sur ce sujet.

M. MACLEAN: Je veux dire que les droits soient réglementés et non enlevés.

M. MACDONELL: On a dit, comme objection, que l'on agissait durement ici, comme si nous étions en train de traiter cette compagnie comme une exception, et en train d'imposer une législation draconienne sur ses statuts. Vous devez vous rappeler qu'en 1902, lorsque cette compagnie a obtenu sa charte, la Commission des chemins de fer n'existait pas—elle n'a été formée que l'année suivante—et il n'y avait alors aucun rouage à qui ce bill pouvait être référé. Je veux faire remarquer au comité, à titre de membre assidu des comités auxquels a été référé ce bill, chaque année depuis 1904, chaque fois qu'une compagnie comme la *Toronto and Niagara Power Company* est venue faire une demande au Parlement, on lui a appliqué la règle connue sous le nom de clauses pour la sauvegarde publique. Je me rappelle la charte de la *Ontario and Minnesota Power Company*, en 1905, dans laquelle on a inséré les mêmes clauses relatives à la sauvegarde.

M. NESBITT: On lui a appliqué ce que l'on appelle les clauses municipales.

M. MACDONELL: Oui. Chaque fois qu'il s'est agi d'une compagnie, même après l'établissement de la Commission des chemins de fer, ces clauses relatives à la sauvegarde ont été insérées dans chaque cas et les compagnies y ont toutes été soumises.

M. MACDONALD: Ces compagnies étaient-elles des compagnies déjà en opération ou de nouvelles compagnies?

M. MACDONELL: Il y a eu un grand nombre de vieilles compagnies qui ont demandé une nouvelle législation.

M. MACDONALD: Mais ce n'était pas des compagnies déjà en opération?

M. MACDONELL: Oui, c'étaient des compagnies déjà en opération.

M. MACDONALD: Nommez en une.

M. MACDONELL: La *Ontario and Michigan Power Company* s'est présentée devant nous, il n'y a que deux ans. Nous avons eu aussi le cas de la *Edwards Company*, la compagnie qui est sous le contrôle du sénateur Edwards, qui fait le développement de la force motrice ici, et les clauses relatives à la sauvegarde ont été appliquées dans ce cas. Puis, nous avons eu l'autre jour le cas de la *Continental Light, Heat and Power Company*, je crois que c'est une compagnie de force motrice constituée en corporation à Montréal.

M. NESBITT: Elle n'a pas encore commencé à faire affaire?

M. MACDONELL: Oui, elle est en opération, à ce que me disent les promoteurs. Cette compagnie a une chartre lui donnant presque les mêmes pouvoirs que ceux contenus dans la première loi de la *Toronto and Niagara Power Company*. La compagnie a demandé le droit d'augmenter son capital et a aussi demandé des pouvoirs additionnels, et le comité a été unanimement d'avis de lui appliquer les clauses relatives à la sauvegarde.

L'hon. M. GRAHAM: La *Continental Company* n'est pas beaucoup en opération, j'en ai bien peur, mais si elle est en opération, les nouvelles restrictions auxquelles vous avez fait allusion ont-elles un effet rétroactif?

M. MACDONELL: Oui, je le crois.

L'hon. M. GRAHAM: Il appert alors que, fut-elle en opération ou non, ces dispositions seront en vigueur.

M. MACDONELL: J'arrive justement à l'important article, plus important que tous les autres, et que l'on a ajouté comme paragraphe 5 du bill. C'est en substance ce qu'il est stipulé ici. Il est déclaré que rien dans la première loi de constitution en corporation de la *Continental Power Company* ne devrait être censé autoriser la compagnie à

exercer les pouvoirs y mentionnés dans le but de vendre ou de distribuer de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, dans les cités, les villes ou villages, sans que la compagnie n'en ait d'abord obtenu le consentement de la municipalité par voie de règlement. Dans ce cas, il n'y a aucun appel à la Commission.

M. NESBITT: C'est la même clause que celle que nous avons insérée dans la législation des dernières années.

M. MACDONELL: Oui.

M. NESBITT: Mais la compagnie dont vous parliez n'est pas une compagnie actuellement en opération?

M. MACDONELL: Oui, elle l'est.

M. NESBITT: Si elle l'est, ce n'est que d'une manière insignifiante.

M. MACDONELL: On me dit que c'est une compagnie en opération.

L'hon. M. GRAHAM: Quelqu'un sait-il dans quelle mesure la compagnie est en opération?

M. POPE: On a déclaré, lors de l'audition devant le comité, que cette compagnie était en opération depuis vingt ans.

L'hon. M. GRAHAM: Dans quelle mesure?

M. POPE: Alimentant les compagnies minières et les institutions de ce genre, les alimentant de force motrice.

M. MACDONALD: Où?

M. POPE: Dans Québec.

M. MACDONELL: Je me suis levé dans le seul but de vous faire remarquer que ce que les municipalités nous demandent de faire aujourd'hui est conforme à un devoir public.

M. MACLEAN: Il semble y avoir deux intérêts en jeu, et ces compagnies ont droit à notre considération en essayant de régler la question. Attendu que le parlement, selon moi, doit insérer une mesure de ce genre dans le livre des statuts, la solution du cas de ces compagnies en particulier et des questions soulevées et ce conflit d'intérêt incombe au gouvernement d'Ontario, surtout au premier ministre, sir William Hearst, parce qu'il a le pouvoir d'acheter ces compagnies de la même manière que celle dont il a essayé d'acheter la *Seymour Power Company.* Tandis que nous essayons de faire adopter cette législation et de prendre le plein contrôle de ces compagnies, la solution est encore le pouvoir des autorités provinciales d'acheter ces intérêts et de faire disparaître pour toujours la friction qui existe aujourd'hui et peut se continuer.

M. NESBITT: Je voudrais rendre cette question bien claire dans mon esprit, si je le puis. On a dit que si la cité achetait la *Toronto Electric Light Company* la *Toronto and Niagra Falls Power Company* viendrait ériger des poteaux et tendre des fils et commencer un nouveau commerce.

M. HARRIS: C'est ce que prétend pouvoir faire la *Toronto and Niagara Company* sous l'autorité de sa charte. C'est la prétention qu'elle a déclarée ce matin.

L'hon. M. GRAHAM: Elle pourrait acheter les poteaux de l'autre compagnie.

M. NESBITT: Si elle achetait toute l'entreprise aurait-elle à poser de nouveaux poteaux?

M. HARRIS: Oui, il lui faudrait ériger de nouveaux poteaux.

M. NESBITT: Si la cité achetait la *Electric Light Company,* la *Toronto and Niagara Company* n'aurait pas besoin d'ériger de nouveaux poteaux pour faire la distribution de la force motrice.

M. HARRIS: Nous disons que nous ne voulons pas que cette compagnie fasse de la distribution dans la cité.

M. NESBITT: Exactement. Alors cela rendrait les lignes de la *Toronto and Niagara Power Company* absolument inutiles.

M. HARRIS: Oh, non. Ses lignes peuvent servir à toutes les fins pour lesquelles elle en aura besoin.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a une disposition qui traite de cela.

M. THOMSON, C.R.: Oui, à la fin du paragraphe que l'on propose, paragraphe 4 (il lit):

> " il est stipulé que le présent paragraphe ne doit pas empêcher la compagnie de distribuer ou fournir cette force motrice par des moyens actuels ou aux termes d'un contrat actuellement en vigueur pour servir à l'exploitation d'un chemin de fer ou pour servir à toute autre compagnie faisant légalement le service de distribution de cette force motrice dans les limites de cette cité, de cette ville ou de ce village".

M. HARRIS: Cela n'affectera pas les contrats en force.

M. NESBITT: Je ne sais pas ce que fera la compagnie si elle ne peut pas entrer dans la cité de Toronto.

M. HARRIS: Elle dit elle-même à ce sujet: " Si la cité de Toronto achète la *Toronto Electric Light Company,* nous n'aurons plus cette compagnie comme client, achetant une grande partie de notre force motrice."

M. SINCLAIR: Est-ce que cela ne mettrait pas cette compagnie à la discrétion de la cité de Toronto?

M. HARRIS: Non.

M. SINCLAIR: Si la cité de Toronto a une ligne de distribution et n'achète pas de la *Toronto and Niagara Power Company,* ou ne lui permet pas de distribuer elle-même de la force motrice, est-ce que cela ne met pas cette dernière compagnie au pouvoir de la cité?

M. HARRIS: Mais vous devez vous rappeler que la *Toronto and Niagara Power Company* n'est pas une ligne faisant seulement le service de Toronto.

M. SINCLAIR: Je comprends, mais au point de vue de la cité de Toronto, elle aura le droit de dire si les droits de la *Toronto and Niagara Power Company* ont de la valeur ou n'en ont pas.

M. HARRIS: Non, monsieur. Tous ses droits sont sauvegardés par le contrat qu'elle a actuellement avec la cité de Toronto. Elle peut distribuer de la force motrice et en développer dans tout le district compris entre Toronto et les chutes, et elle distribue actuellement de la force motrice dans ce district.

M. JOHNSTON, C.R.: Supposons que la *Toronto Electric Light Company* ait aujourd'hui un contrat avec la *Toronto and Niagara Power Company* pour l'achat de la force motrice, et que la cité de Toronto achète les usines de la première compagnie. La cité aurait-elle le droit de la prendre tout en étant liée au contrat que cette compagnie a avec la *Toronto and Niagara Power Company?*

M. HARRIS: Non, monsieur.

M. JOHNSTON, C.R.: Cela ferait perdre la *Toronto and Niagara Power Company* d'une manière ou d'une autre.

M. HARRIS: Ils craignent de perdre les clients qui achètent une grande partie de leur force motrice. En d'autres termes, ils vous demandent de protéger non seulement les droits que leur donne leur chartre mais aussi de leur garder le champ qui a été ouvert par l'évolution des compagnies.

M. NESBITT: Supposons que la *Toronto and Niagara Power Company* alimente une fabrique située quelque part dans la cité de Toronto, et que la cité l'achète et ne lui permette pas d'ériger des poteaux dans les limites de la cité, l'empêchant ainsi d'entrer dans Toronto. Comment cette compagnie pourrait-elle fournir la force motrice à cette industrie avec laquelle elle a un contrat?

M. HARRIS: Cela est sauvegardé par cette législation, les droits qu'elle a en vertu de tout contrat existant actuellement.

M. NESBITT: Comment fournirait-elle la force motrice?

M. HARRIS: Tout comme elle le fait maintenant.

L'hon. M. GRAHAM: La franchise de la *Electric Light Company* expire en 1919 si vous le voulez ainsi.

M. THOMSON, C.R.: Le contrat de la *Power Company* avec la *Electric Light Company* expire aussi en 1919.

M. HARRIS: Ils fournissent la plus grande partie de leur force motrice à la *Toronto Railway Company* et le contrat n'expire qu'en 1921.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres représentants de municipalités qui désireraient qu'on les entende sur cette question. S'il y en a, et s'ils s'avancent, nous serons heureux de les entendre.

M. BOWLBY, C.R.: Nous aimerions entendre M. Lighthall.

Le PRÉSIDENT: Nous avons entendu M. Lighthall.

M. BOWLBY, C.R.: Mais sur une seule question.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions qu'il désire discuter?

M. BOWLBY, C.R.: Il y a une multitude d'autres questions.

M. J. B. DALZELL, Galt: Il m'a semblé, au cours de la discussion, que l'on avait restreint la question à la ville de Toronto, la *Toronto Electric Light Company* et la *Toronto and Niagara Power Company.* Maintenant, ce qui affecte Toronto dans le présent cas, affecte aussi les plus petites municipalités qui devraient être sauvegardées dans cette législation tout autant que Toronto. On a présenté un argument disant que ces compagnies ne devraient pas être soumises à des conditions qui ne sont pas imposées aux chemins de fer. Si un chemin de fer jouit d'un avantage injuste, ce n'est pas une raison d'autoriser *la Toronto Electric Light Company,* ou la *Toronto and Niagara Power Company* à jouir aussi d'un injuste avantage. La loi que nous sommes à considérer est un bill pour la réglementation des chemins de fer, et vous devez voir à ce qu'aucune compagnie n'obtienne un avantage injuste sur les autres. Galt est une petite ville, mais nous avons plusieurs milles de rues sur lesquelles il nous plairait de voir s'installer des facilités électriques. Mais avant tout il nous faut savoir si nous pouvons avec sûreté permettre l'exploitation de ces lignes, et je ne crois pas que, dans les circonstances actuelles, nous puissions le faire. Si la *Toronto and Niagara Power Company* peut se présenter et acheter une franchise existante et s'en tient là, et nous lie à quelque chose de complètement différent de ce que nous en attendions, nous ne savons pas ce qui pourrait arriver.

M. MACLEAN: Est-ce que M. Kilmer n'a pas couvert votre cas?

M. DALZELL: Je n'ai pas entendu ce que M. Kilmer a dit.

Le PRÉSIDENT: Les amendements présentés par M. Thompson vous paraissent-ils satisfaisants?

M. DALZELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant entendre M. Lighthall.

M. LIGHTHALL: Il existe une question très importante qui a fait le sujet de beaucoup de discussion au comité. Il s'agit de savoir si la définition du mot terrains comprend les servitudes pour ce qui concerne l'expropriation, et les avocats des municipalités—ceux qui ont pu se réunir ici, représentant les cités de Montréal, Toronto, Ottawa et d'autres endroits—appuient cet amendement: Que l'article 2, paragraphe 15, qui contient que l'addition à la définition du mot terrains devrait être amendée en introduisant avant les mots " toutes servitudes " les mots " sauf pour les cités, villes et villages, toutes servitudes ".

M. JOHNSTON, C.R.: Vous êtes satisfait que ces compagnies aient la permission d'établir des servitudes dans les campagnes mais non dans les cités, villes et villages?

M. LIGHTHALL: C'est là exactement notre point.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi?

M. LIGHTHALL: En premier lieu, nous sommes les représentants du sentiment surtout qui existe dans l'union canadienne des municipalités, cités, villes et villages. En second lieu il y a une très grande différence dans la position des communautés urbaines en comparaison avec celles des districts ruraux. Dans les centres populeux la construction se développe, les institutions se multiplient et le terrain acquiert une valeur considérable. Des complications surgissent dans les cités qui ne se présentent pas sur une ferme. En vertu des clauses d'expropriation si l'on s'en tient à cette définition un homme ne trouvera plus le même avantage en vendant sa propriété.

M. NESBITT: Je me trouve à demeurer dans ce que vous appelez une cité et je penserais que c'est justement l'endroit où une servitude devrait être accordée.

M. LIGHTHALL: Je crois que je puis exprimer les vues de ceux qui demeurent dans les plus grands centres aussi bien que celles d'un très grand nombre de ceux qui demeurent dans les centres moins considérables.

M. TURRIFF: Vous feriez mieux de faire l'application de la chose aussi bien au cultivateur.

M. NESBITT: Elle s'applique au bon vieux cultivateur.

M. MACLEAN: Vous voulez y mettre une restriction.

M. LIGHTHALL: Je dis que nous consentirions à une restriction. Je ne désire pas en faire. Cela peut aussi atteindre le cultivateur.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autre suggestion à faire?

M. JOHNSTON, C.R.: M. Macfarlane, représentant de la *Bell Telephone Company* désire adresser la parole.

M. MACFARLANE: Je n'ai qu'une suggestion à faire relativement à l'article 373. Le paragraphe 2 stipule:

> "Aucune ligne de télégraphe ou de téléphone, et aucune ligne destinée à transmettre de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, relevant de l'autorité du Parlement du Canada, ne doit, sauf en la manière prescrite dans le présent article, être construite, mise en service ou maintenue par une compagnie au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, d'un square ou d'un lieu public, sans le consentement exprimé par règlement——"

Et le reste. Ce paragraphe ainsi construit autoriserait de légères additions, comme par exemple la construction de lignes de distribution, etc., et je suggérerais que les mots "exprimé par règlement" soient éliminés, et que la compagnie procède de toute manière légale, disons en obtenant le consentement de la municipalité. S'il fallait obtenir le consentement du conseil municipal sous la forme d'un règlement cela donnerait lieu à beaucoup de dépenses et de délais inutiles. Je comprends que lorsqu'une compagnie est déjà entrée dans une ville, elle soit obligée d'obtenir ce consentement par règlement, mais cela ne devrait pas être nécessaire pour ce qui concerne les légères additions.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois qu'un règlement devrait être requis. Je crois que les municipalités devraient avoir le contrôle de leurs rues.

M. MACFARLANE: Ce n'est pas mon idée.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Macfarlane veut obtenir le consentement des municipalités.

L'hon. M. COCHRANE: Est-ce qu'il y a moyen de l'obtenir autrement que par un règlement?

ANNEXE No 2

M. MACFARLANE: Oui, par une résolution du conseil.

M. NESBITT: Vous voulez que ceci s'applique à une compagnie de téléphone?

M. BOWLBY, C.R.: Je m'oppose absolument à cela.

M. MACFARLANE: Prenez une ligne de téléphone qui est mise en service dans une cité, il lui faut se présenter au conseil municipal pour obtenir le consentement pour toute nouvelle addition, même pour poser une ligne de raccordement pour un abonné, ou pour ajouter des lignes aux lignes déjà existantes sur les poteaux.

M. NESBITT: Si vous désirez monter sur une autre rue vous avez à vous présenter au conseil et vous avez objection à obtenir un règlement pour cela.

M. MACFARLANE: Nous prétendons que le consentement doit être donné d'une manière effective, disons par une résolution du conseil ou par règlement.

M. JOHNSTON, C.R.: Si un règlement est nécessaire vous êtes prêt à y consentir.

M. MACFARLANE: Dans le Québec une résolution serait suffisante.

M. NESBITT: Pour l'extension d'une ligne téléphonique au haut d'une rue c'est hors de sens d'exiger un règlement.

M. MACFARLANE: Je comprends bien qu'il faille obtenir le consentement de la municipalité de quelque manière, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir un règlement quand il s'agit d'additions peu importantes.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que ceci ne serait pas satisfaisant, fixez une certaine limite relativement à l'étendue de l'extension; s'il s'agit d'une affaire bien peu importante le conseil de ville pourra vous l'accorder, mais s'il s'agit d'une affaire importante il faudra alors un règlement.

M. MACFARLANE: Je crois que les extensions devraient être approuvées par résolution du conseil.

M. JOHNSTON, C.R.: Dans la province d'Ontario les municipalités ne peuvent agir que par règlement; dans l'Ontario il faudra donc que la compagnie obtienne un règlement. Dans la province de Québec les municipalités peuvent agir par voie de résolution. M. Macfarlane est bien consentant d'obtenir le consentement de la municipalité dans tous les cas, mais pourquoi les obliger à obtenir un règlement quand ils peuvent s'en passer?

M. NESBITT: Dans l'Ontario la compagnie ne pourra rien faire sans un règlement.

M. JOHNSTON, C.R.: Alors elle courra sa chance.

M. MACLEAN: Il propose d'enlever le mot règlement.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est vrai, mais M. Macfarlane désire que le paragraphe reste comme ceci: Que la compagnie ne traversera pas une voie publique sans le consentement de la municipalité. Si un règlement est nécessaire il l'obtiendra. Si une résolution est suffisante il obtiendra une résolution.

M. MACLEAN: Nous disons que la compagnie devra obtenir un règlement, mais vous proposez d'y substituer une résolution.

M. JOHNSTON, C.R.: Je propose d'avoir un règlement également. Il lui faut obtenir le consentement de la municipalité d'une manière légale quelconque.

M. MACLEAN: Je le sais, mais quand vous exigez un règlement cela implique une étude raisonnable et de la publicité.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le cas dans l'Ontario mais non pas dans quelques autres provinces. La difficulté c'est que dans l'Ontario le consentement de la municipalité doit être obtenu sous la forme d'un règlement, mais dans quelques autres provinces le règlement n'est pas exigé. C'est le point de M. Macfarlane.

M. MACFARLANE: Oui, c'est cela exactement.

M. MACLEAN: Oui, mais pendant que vous concédez ce point vous enlevez la protection qui existe dans l'Ontario.

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne ferons pas cela.

M. LAURENDEAU: Pour ce qui est de la ville de Montréal, il n'est pas vrai que nous accordions des franchises par résolutions. Un règlement est de rigueur.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Harris me dit qu'à Toronto, la permission est quelquefois accordée sans règlement. Vous n'allez que susciter plus d'ennuis pour la *Bell Telephone Company* et pour les conseils de ville si vous insistez sur la nécessité d'un règlement.

L'hon. M. COCHRANE: Les rues appartiennent au public, et si ces compagnies désirent des privilèges elles doivent obtenir le consentement du public.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Macfarlane veut obtenir ce consentement.

L'hon. M. COCHRANE: Ainsi que quelqu'un l'a dit ici aujourd'hui, si nous ne prenons des précautions suffisantes la compagnie pourrait sous le prétexte apparent de vouloir seulement faire une extension établir tout un nouveau système dans une municipalité.

L'hon. M. GRAHAM: Vous pouvez mettre que le consentement doit être donné par voie d'un règlement en tant que la province d'Ontario est concernée.

M. MACFARLANE: Peut-être me permettrez-vous de préparer un amendement.

Le PRÉSIDENT: Très bien, si vous préparez un amendement nous l'étudierons.

M. BOWLBY, C.R.: On devrait nous en envoyer une copie.

M. MACLEAN: Pendant que le comité en est à la question des droits des municipalités, la cité de Toronto s'inquiète beaucoup de la façon dont elle est traitée par les compagnies de messageries. On dit qu'il y a une injustice à l'égard de Toronto en comparaison avec Montréal au sujet de la livraison des colis de messageries. Je ne veux, maintenant, que simplement attirer l'attention de M. Johnston sur les allégations de la cité de Toronto et j'espère que nous aurons l'occasion de rouvrir la question de manière à réglementer les compagnies de messageries en les obligeant à offrir des conditions égales à tout le monde.

Le comité s'ajourne à mardi, le 22.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
22 mai 1917.

Le comité s'assemble à 11 heures a.m.

Le PRÉSIDENT: Je vais lire l'article que le comité met ce matin à l'étude:

358. Les dispositions de la présente loi, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent aux transports effectués par une compagnie de chemin de fer par mer ou sur les eaux intérieures entre des endroits ou des ports du Canada, si la compagnie possède, affrète, emploie, entretient ou met en service des navires, ou a traité avec d'autres compagnies pour employer, entretenir ou mettre en service des navires, pour les transports par mer ou sur les eaux intérieures entre ces ports ou ces endroits; et les dispositions de la présente loi relatives aux taxes, tarifs et tarifs communs, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent à tout trafic effectué par un voiturier par eau, d'un port ou d'un endroit du Canada à un autre port ou à un autre endroit du Canada.

Nous avons reçu les lettres suivantes:

HAMILTON, ONT., 21 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier du comité des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa.

Le comité du transport du *Board of Trade* de Hamilton est convaincu que ce serait une erreur de faire un changement aux arrangements actuels touchant la navigation. Jusqu'à présent nous n'avons pu rassembler des données suffisantes pour nous indiquer quel serait l'avantage de placer les lignes de navigation sous la juridiction de la Commission des chemins de fer et prions fortement, si une telle loi est projetée, qu'un délai plus considérable soit accordé pour en faire l'étude.

T. L. BROWN,
Secrétaire du Board of Trade.

CHATHAM, ONT., 21 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier du comité des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

Article n° 358, transport par eau, son insertion dans la loi modifiant et codifiant la loi des chemins de fer fortement opposée par le *Board of Trade* de Chatham; favorisons le trafic libre et sans entraves dans les eaux intérieures du Canada.

WILLIAM ANDERSON,
Président, Chatham Board of Trade.

FORT-WILLIAM, Ont., 21 mai 1917.

J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Président, comité spécial des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa.

A une assemblée spéciale du *Board of Trade* de Fort-William tenue ce soir, une résolution a été unanimement adoptée à savoir que, n'ayant pas encore reçu de copie du bill affectant les taux sur les navires et la navigation, le *Board of Trade* vous prie ardemment qu'on lui accorde du temps pour l'étudier et être entendu, vu que le transport par eau est une matière vitale pour la tête des lacs. Ayez la bonté de nous accorder l'occasion d'être entendu.

W. A. DOWLER,
Président.

FORT-WILLIAM, Ont., 21 mai 1917.

Le Président du comité des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa.

Avons reçu nouvelle samedi du bill plaçant les taux de navigation entre les ports canadiens sous la juridiction de la Commission des chemins de fer; Fort-William est intéressé d'une manière vitale à la question du transport par eau et notre *Board of Trade* désire avoir l'occasion de l'étudier et d'être entendu, si l'on y consent, après que nous aurons reçu le bill que nous avons demandé samedi, et vous prie de retarder la discussion de manière à nous permettre d'y prendre part. Question excessivement importante et d'une grande portée. S'il vous plaît télégraphiez si vous pouvez remettre le bill à plus tard et nous donner la date à laquelle il sera mis à l'étude.

W. A. DOWLER,
Président, Board of Trade de Fort-William.

THE WINNIPEG BOARD OF TRADE,
19 mai 1917.

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer sous pli copie d'un télégramme que je vous ai envoyé ce matin, relativement au bill projeté de placer les transporteurs par eau sous le contrôle de la Commission des chemins de fer en ce qui concerne les taux.

Votre dévoué,
A. E. BOYLE,
Secrétaire.

J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

La loi projetée de placer tous les transporteurs par eau faisant route entre les ports canadiens sous la juridiction de la Commision des chemins de fer, au sujet des taux, est une mesure tellement contraire aux intérêts de ce pays que le *Board of Trade* de Winnipeg désire protester le plus énergiquement contre ce projet. Pour nous le Parlement semble dire aux expéditeurs: "Il n'y aura plus jamais de concurrence dans les taux." Veuillez tuer ce bill à la première occasion.

A. E. BOYLE,
Secrétaire.

WINDSOR, Ont.

M. ROBIDOUX,
Greffier du comité des chemins de fer.

L'exécutif de la *Border Chamber of Commerce*, comprenant les *Boards of Trade* de Ford, Walkerville, Windsor, Sandwich et Ojibway, croit qu'il est opportun que l'article numéro 358, touchant le transport par eau, soit adopté. La liberté du trafic et la libre concurrence sur les eaux navigables devraient être à la portée de tous.

T. C. RAY,
Secrétaire.

WALLACEBURG, Ont., 21 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier du comité des chemins de fer,
Chambre des communes, Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—On vient justement d'attirer notre attention sur le fait que c'est l'intention de M. Armstrong, de Lambton-Est, d'introduire une certaine loi concernant la réglementation des transports effectués sur les eaux intérieures du Canada, et nous sommes avertis de plus que cette loi sera probablement présentée demain. A titre d'expéditeurs de quantités considérables de verrerie sur Port-Arthur et Fort-William, par voie des bateaux canadiens, nous désirons enregistrer notre protestation vigoureuse contre toute loi qui pourrait en quelque façon restreindre la liberté des compagnies de navigation de fixer tels taux et tarifs qui leur semblent opportuns. Bien que nous ne prétendions pas du tout parler au nom des compagnies de navigation, il nous semble qu'en vue du fait que les navires rentrés dans le registre américain ne sont pas sous le contrôle du gouvernement, cela serait un acte de grande injustice à l'égard des navires canadiens de les placer dans une telle situation. Outre ce qui précède cette loi empêcherait complètement d'établir des taux convenables pour les endroits qui sont le plus favorablement situés en tant que les expéditions par eau sont concernées.

Espérant que notre protestation sera dûment enregistrée,

Nous demeurons,
Vos serviteurs,

DOMINION GLASS COMPANY, LIMITED.

M. NESBITT: Est-ce que cette disposition place les navires de passage et toutes les autres catégories de navires sous le contrôle de la Commission? Si je devenais le propriétaire d'un petit bateau est-ce qu'il tomberait dans cette même catégorie?

Le PRÉSIDENT: Il y a une restriction quant aux dimensions du bateau. J'ai reçu les autres lettres et télégrammes suivants (lisant):

" CANADIAN MANUFACTURER'S ASSOCIATION ",

TORONTO, 25 avril 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier, comité des chemins de fer,
Chambre 301, Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai le plaisir de vous annoncer que le bill 13, " une loi modifiant et codifiant la Loi des chemins de fer", maintenant mise à l'étude, con-

tient un certain nombre d'amendements qui ont été proposés par cette association.

De fortes objections ont cependant été exprimées par un grand nombre de nos membres contre l'article 358, plaçant les transporteurs par eau autres que ceux qui sont possédés, affrétés, employés, entretenus ou mis en service conformément à une entente avec une compagnie de chemin de fer, sous la juridiction de la Commission. Quelques-unes des objections à cette disposition ont été exprimées à une réunion du comité spécial du Sénat et de la Chambre des communes tenue le 28 mai 1914. La question s'est présentée plus tard, relativement au bill 3, " Loi amendant la Loi des chemins de fer ", 1915. La position qui a été prise alors, autant que nous sachions, n'a pas changé. Il se peut, vu l'opposition qu'il a soulevée, que l'amendement ait été abandonné. Sinon, nous vous prierons respectueusement de nous fournir de nouveau l'occasion de présenter nos objections à cet amendement. Si le désir est exprimé que nous comparaissions devant le comité, aurez-vous la bonté de nous avertir aussi vite d'avance que possible de la date à laquelle nous pourrons le faire.

En vous remerciant, je demeure,
Votre dévoué,

(Signé) J. E. WALSH,
Gérant, service du transport.

TORONTO, 27 avril 1917.

M. N. ROBIDOUX,
Greffier, comité spécial du bill n° 13.
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Bien reconnaissant pour votre lettre du 26 courant dans laquelle vous nous apprenez la procédure suivie par le comité au sujet du bill n° 13.

Ainsi que nous vous l'avons écrit un grand nombre des membres de cette association sont opposés à cette portion de l'article 358 qui place les transporteurs par eau, faisant le service d'un port à un autre port, sous le contrôle de la Commission des chemins de fer. Quelques-unes de ces objections sont indiquées dans les procès-verbaux imprimés des séances du comité spécial tenues à Ottawa, le 28 mai 1914. Est-ce que cette preuve fera partie des présents procès-verbaux, ou est-ce votre désir que la preuve donnée alors soit répétée?

Vous remerciant d'avance pour votre prompte réponse,
Je demeure,
Votre serviteur,

(Signé) J. E. WALSH,
Gérant, service du transport.

FORT-WILLIAM, ONT., 18 mai 1917.

J. D. HAZEN,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Télégramme.

Venons d'apprendre qu'un bill important doit être présenté en Parlement mardi, lequel doit porter atteinte aux taux des navires et des bateaux à vapeur

et affecter les compagnies de navigation en les plaçant sous le contrôle de la Commission des chemins de fer; la tête des Lacs est intéressée d'une manière vitale dans le trafic par bateaux et notre *Board of Trade* désire avoir l'occasion d'en faire l'étude et d'être entendu, si on le désire, après que nous aurons reçu le bill lui-même. Veuillez nous faire parvenir une copie du bill pour lundi, si possible.

(Signé) W. A. DOWLER,
Président Board of Trade de Fort-William.

Télégramme.

CHATHAM, ONT., 21 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier, comité der chemins de fer,
Ottawa, Ont.

La plus grande partie des expéditeurs s'opposent à l'amendement projeté de la loi des chemins de fer par la clause 358, et le conseil va probablement rescinder la résolution qui vous a été adressée, les expéditeurs croient préférable la présente élasticité.

(Signé) J. G. KERR,
Maire.

Télégramme.

CHATHAM, ONT., 21 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier, comité des chemins de fer,
Ottawa.

Ne considérons pas dans les meilleurs intérêts des expéditeurs par eau du Canada de voir les tarifs des compagnies de navires à vapeur placés sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, il y a tant de conditions variées qui surgissent au sujet du transport par eau que nous croyons que les eaux navigables du Canada devraient être libres et ouvertes à tout le monde.

(Signé) DOMINION SUGAR CO.

Télégramme.

COURTRIGHT, ONT., 19 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier, comité des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa.

Relativement à l'article 358, transport par eau, inscrit dans le bill codifiant la loi des chemins de fer, sommes des plus fortement opposés à l'adoption de toute législation de ce genre comme étant contraire à nos intérêts et aux intérêts des autres expéditeurs par les eaux navigables, et nous espérons que cette clause sera éliminée du bill.

(Signé) THE WESTERN SALT CO.

Télégramme.

M. Robidoux,
Greffier, comité des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa.

M. Armstrong, député de Lambton-Est, en date du 12 mai, écrivit à notre Board of Trade, relativement à la clause trois cent cinquante-huit, transport par eau, devant être introduite dans la loi codifiant la loi des chemins de fer et demanda à notre organisation si nous devions appuyer la clause d'entrer en communication avec vous; nous avons l'honneur de vous informer que le dit article a fait le sujet de la discussion à la réunion d'hier soir et qu'une résolution a été adoptée à l'unanimité, à l'effet de vous écrire pour vous avertir que, dans l'opinion de notre *Board* il ne serait pas dans les meilleurs intérêts du Canada ou du public de cette région d'adopter toute loi qui paralyserait la construction de navires ou le commerce de ceux qui en possèdent, ou d'intervenir, de restreindre ou d'effectuer aucun changement dans toute condition qui a jusqu'ici existé pour le transport libre, et sans restriction, effectué par les navires sur les eaux intérieures du Canada ou sur la haute mer qui est la route navigable libre et ouverte de la nature à la portée de tous.

SARNIA BOARD OF TRADE.

(Signé) J. L. Buchan, *Prés.*

THE DOMINION MILLERS' ASSOCIATION.

Toronto, 18 mai 1917.

M. Robidoux,
Greffier, comité des chemins de fer, bill n° 13,
Chambre des communes,
Ottawa.

Monsieur,—Notre association est intéressée dans les articles nos 313, 357 et 358 et désirerait avoir l'occasion de comparaître devant votre comité quand les articles précédents seront mis à l'étude.

Aurez-vous la bonté de m'avertir à quelle date et en quel temps nous pourrons être entendus.

Votre dévoué,
(Signé) C. B. WATTS.

Télégramme.

Québec, 21 mai 1917.

Le Président,
Comité des chemins de fer, Chambre des communes,
Ottawa.

Le conseil du *Board of Trade* de Québec est fortement opposé à toute loi fédérale qui aurait pour objet de placer toutes les compagnies de navires à vapeur de nos eaux intérieures sous la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada, parce que nos expéditeurs perdraient l'avantage de la concurrence pendant la saison de navigation.

(Signé) T. LEVASSEUR.

Télégramme.

TORONTO, ONT., 21 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier du comité des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

Désavouons vigoureusement l'article 358 projeté plaçant le transport par eau sous le régime de la Loi des Chemins de fer, vu qu'elle est contraire aux meilleurs intérêts et au progrès de la construction de navires qui sont en si grande demande à cause de la grande réduction du tonnage dans tout l'empire, considérons le présent moment des plus inopportuns pour une telle mesure.

(Signé) THOR IRON WORKS.

Télégramme.

OWEN-SOUND, ONT., 21 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier du comité des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa.

Nous sommes opposés à l'article 358 du bill ayant titre " Transport par eau" et croyons qu'il nuirait au progrès de la construction de navires et à l'achat de navires par les Canadiens. La concurrence existant entre les navires faisant le service sur les Grands lacs est suffisante pour la réglementation des taux de fret.

THE COLLINGWOOD SHIPBUILDING CO., LTD.

(Signé) H. B. SMITH, *président.*

Télégramme.

WIARTON, ONT., 21 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier, comité des chemins de fer,
Chambre des communes, Ottawa, Ont.

Le *Board of Trade* de Wiarton proteste contre l'article 358 touchant le transport par eau en ce qui concerne les transporteurs par eau autres que les compagnies de chemins de fer et demande que les cinquante et un derniers mots de l'article soient biffés.

(Signé) J. CARLYLE MOORE,
Secrétaire.

Suit un extrait d'une lettre signée par George Hadrill, secrétaire du *Board of Trade* de Montréal, en date du 28 avril 1917:

Le conseil est d'opinion qu'il est inopportun de faire l'application des dispositions de la Loi des chemins de fer relativement aux taxes, tarifs et tarifs communs pour le transport effectué par eau entre les ports du Canada. Il y a un très grand nombre de raisons pour lesquelles le conseil croit cette mesure inopportune, la principale étant la croyance bien établie que la juridiction de la Commission des chemins de fer aurait pour effet de restreindre la concurrence entre les transporteurs par eau eux-mêmes, diminuant par là la concurrence entre les transporteurs par eau et les chemins de fer.

MONTRÉAL, 3 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier, comité des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du conseil du *Board of Trade* de cette ville de vous adresser ce qui suit comme devant compléter les représentations faites dans ma lettre du 28 du mois dernier.

Que ce conseil réitère unanimement les représentations qu'il a faites dans sa lettre du 18 mai 1914 au comité conjoint du Sénat et de la Chambre des communes, qui avait alors mis à l'étude le bill du Sénat B2 intitulé: "Une loi codifiant et modifiant la Loi des chemins de fer," et jui étaient conçues dans les termes suivants:—

"Que les compagnies de chemins de fer prétendent que la Commission des chemins de fer n'a pas juridiction sur les arrangements spéciaux tels que pour arrêt, réexpédition, mouture en transit, etc., appelés par les compagnies "services spéciaux" ou "privilèges", et par conséquent les compagnies peuvent les accorder, les modifier ou abroger selon qu'elles le jugent le plus convenable à leurs intérêts sans toutefois, en ce faisant, causer d'injustice à qui que ce soit.

"Que ce conseil, croyant donc que la Commission des chemins de fer devrait avoir le pouvoir d'autoriser et contrôler tous les services qui se rattachent aux affaires de transport, recommande fortement d'introduire dans la Loi des chemins de fer une disposition étendant la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada relativement à tels services de ce genre rendus par les chemins de fer.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 11 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier, comité des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa.

MONSIEUR,—Relativement à la lettre que je vous ai adressée le 28 du mois dernier et dans laquelle je vous exprimais la forte objection du conseil de ce *Board of Trade* à cette portion de l'article stipulant que les dispositions de la présente loi relatives aux taxes, tarifs et tarifs communs, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent à tout trafic effectué par un transporteur par eau, d'un port ou d'un endroit du Canada à un autre port ou à un autre endroit du Canada, j'ai à ajouter aujourd'hui que si le comité est persuadé qu'avec cette protestation et la preuve orale donnée en 1914 au sujet de cette disposition du bill par ses envoyés spéciaux, MM. Huntly Drummond et Alex. McFee (rapportée au n° 4 des Procès-verbaux du comité mixte qui a mis à l'étude un amendement semblable à la Loi des chemins de fer de 1914), il est parfaitement au courant des objections de ce *Board of Trade* à voir le transport par eau passer sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, ce conseil ne l'ennuiera pas davantage, mais si, d'un autre côté, le comité est disposé à entendre oralement les objections à ladite clause ce conseil

prendra les arrangements nécessaires pour être représenté devant le comité à toute date qui lui sera désignée.

J'ai à ajouter que ce conseil, croyant que cette question est très importante pour les intérêts du commerce, prie le comité de n'en pas venir à une décision à ce sujet sans accorder la plus entière considération aux objections de placer les tarifs des transports par eau sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, et en faisant ces représentations, le conseil désire qu'il soit clairement compris qu'il n'a que des éloges à faire au sujet des travaux accomplis par les commissaires, bien que relativement au transport par eau ce conseil croit qu'en fait de tarifs il ne devrait pas y avoir de contrôle.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

Télégramme.

PORT-ARTHUR, ONT., 21 mai 1917.

M. ROBIDOUX,
Greffier du comité des chemins de fer,
Ottawa.

Relativement à l'article 358 de l'amendement projeté à la Loi des Chemins de fer plaçant les navires à vapeur canadiens sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, vu qu'une telle restriction n'affecte pas les bateaux américains, nous considérons que ceci nuira considérablement au trafic effectué sur les navires canadiens, et aura, par conséquent, son effet sur l'industrie de la construction de navires au Canada, donc nous protestons vigoureusement contre la loi projetée.

(Signé) PORT ARTHUR SHIPBUILDING CO.

Je vous demanderai à présent de nommer temporairement un autre président vu que je désirerais avoir le privilège de faire quelques remarques au comité.

M. Armstrong quitta alors le siège présidentiel et, sur la proposition de l'honorable M. Cochrane, appuyée par M. Nesbitt, M. Macdonell fut nommé temporairement président suppléant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je comprends qu'il a été entendu particulièrement que l'article 358 touchant le transport par eau serait mis à l'étude ce matin et qu'il y a ici un certain nombre de personnes intéressées qui désirent être entendues. M. Armstrong a quitté le siège présidentiel afin d'adresser la parole au comité au sujet de cet article, et peut-être qu'il serait préférable de l'entendre d'abord.

M. ARMSTRONG: Un certain nombre de messieurs sont ici qui sont venus de bien loin pour être entendus et ils devraient avoir la parole les premiers.

M. CLIVE PRINGLE, C.R.: Les messieurs qui sont en certain nombre ici sont opposés à l'article tel qu'il est construit, et s'ils parlent les premiers devant le comité je demande que nous ayons le droit de répondre.

M. FRANCIS KING, C.R. Représentant la *Dominion Marine Association:* Je prétends, M. le Président, qu'il n'y a pas la moindre raison en faveur de cette loi.

L'hon. M. COCHRANE: La loi est là; dites-nous pourquoi vous y êtes opposé.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est une loi nouvelle en tant qu'elle pourvoit à ce que les dispositions de la présente loi relatives aux taxes, tarifs et tarifs communs s'étendent

à tous les transports effectués par eau. Auparavant la loi ne s'appliquait qu'au transport effectué par les compagnies de chemins de fer.

M. ARMSTRONG: Je propose que M. King, représentant la *Dominion Marine Association,* soit entendu.

Résolution adoptée.

M. KING, C.R.: Monsieur le Président et messieurs, je me présente à vous en qualité de représentant de la *Dominion Marine Association,* une organisation qui comprend pratiquement les propriétaires de tout le tonnage affecté par cet article en question, effectuant le transport entre Fort-William et Montréal, les Grands lacs et le Saint-Laurent supérieur. Peut-être je devrais dire qu'il y a à ceci une exception et dans cette exception se trouvent en particulier les navires mis en service par les compagnies de chemins de fer. Les navires affectés au transport par le Pacifique-Canadien sur le lac Supérieur ne font pas partie de notre organisation et se sont toujours abstenus de se joindre à nous pour la raison qui nous a été donnée que leurs intérêts ne sont pas les mêmes que les nôtres, mais sont en quelque sorte opposés aux nôtres. Permettez-moi de dire que je parle dans le moment à un très grand désavantage, en tant que je ne vois pas devant moi une seule parole en faveur de cette loi, excepté ce qui a été dit aux différentes séances du comité de la Chambre des communes et à la séance conjointe des deux Chambres en 1914, et de nouveau, je crois, en 1915. On peut prétendre que cela doit m'avoir mis au courant des arguments en faveur de la loi mais me permettrez-vous de dire que nous étions représentés à ces séances et qu'à chaque fois que M. Armstrong, qui défendait la loi, présentait des arguments en sa faveur, nous avions quelque chose à lui dire en réponse, et au cours de la session de 1915, d'après le dossier nous avions pleinement convaincu le comité que le fardeau de la preuve incombait au promoteur de la loi. Je parle dans le moment du dossier de 1914, et si on me le permet, je vais le lire pour l'introduire dans le dossier d'aujourd'hui, et je désire référer tout particulièrement aux déclarations faites par M. Lawrence Henderson, le directeur-gérant de la *Montreal Transportation Co.*, Montréal, et le sénateur Richardson, l'un des principaux marchands de grains du Canada, qui, au cours de deux heures, et sous un feu d'interruptions et en dépit d'une forte opposition, a établi le bien fondé de ses prétentions et arracha au comité l'opinion clairement exprimée qu'il appartenait au promoteur de cette loi de faire sa cause, et le comité, alors, a été ajourné. Je veux référer à ces déclarations et demande qu'elles fassent partie du présent procès-verbal.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ce dossier est maintenant devant le comité ainsi que tous les autres procès-verbaux de la Chambre. Vous pouvez nous le passer et il sera consigné dans le procès-verbal.

L'hon. M. COCHRANE: Voulez-vous me dire pourquoi les transporteurs du Canada ne devraient pas être sous la même juridiction que les transporteurs des Etats-Unis dans le même territoire?

M. KING, C.R.: Je ne vois aucune raison particulière pour laquelle elles ne le seraient pas, mais c'est là une réponse partielle à la question, et à l'égard de ce que le ministre me demande, je puis m'en occuper peut-être maintenant bien que ce ne fût pas mon intention d'aborder ce point immédiatement. Je n'ai entendu que par accident—et la chose me revient à l'esprit à la suite de cette question—qu'un des arguments avancés aujourd'hui contre les allégations des propriétaires du tonnage sur les lacs, c'est que, dans les Etats-Unis, les navires sont sous la juridiction de la *Interstate Commerce Commission.* Mes renseignements sur ce point sont que c'est exactement le contraire qui existe. Je comprends que sous le régime de la loi *Interstate Commerce Act,* dans ses dispositions originales, les navires étaient sous la juridiction de la commission en tant qu'il s'agissait des voyages ininterrompus en rapport et à traité avec les compagnies de chemins de fer. Puis à une date ultérieure un effort a été fait pour placer tous les transporteurs sous la juridiction de la commission, mais cet effort n'a

pas réussi; et à présent les transporteurs en vrac, les navires faisant le transport du grain du côté américain, les bateaux transportant du minerai ainsi que ceux qui transportent du charbon ne sont pas sous la juridiction de la commission et la juridiction de cette dernière ne s'étend exclusivement qu'à ces navires faisant le transport de marchandises en colis et qui sont mis en service à traité avec les compagnies de chemins de fer pour le trafic d'entier parcours, soit pour les passagers soit pour les marchandises.

M. SINCLAIR: Vous n'avez pas d'objection à la juridiction exercée sur les navires à traité avec les compagnies de chemins de fer?

M. KING, C.R.: Pas du tout. La loi s'interprète ainsi maintenant, et ce n'est que pour les quelques mots à la fin de l'article que nous faisons des objections. Un effort est fait là pour étendre la juridiction aux taux et tarifs.

M. ARMSTRONG, M.P.: Si je pouvais vous fournir une preuve concluante que dans les Etats-Unis les navires sont sous la juridiction de la *Interstate Commerce Commission,* que cette commission contrôle les taux et réglemente le trafic et tout ce qui touche à la question du transport, cela vous donnerait satisfaction et vous n'auriez pas d'objection à l'article.

M. KING, C.R.: Une preuve concluante me donnerait satisfaction en tant que les faits sont concernés, mais je ne serais pas convaincu que cela est dans l'intérêt du commerce du Canada, et je maintiens que cet article ne l'est pas.

M. ARMSTRONG, M.P.: Il y a à peine quelques instants vous étiez prêt à prendre cette position.

M. KING, C.R.: Je ne crois pas que je sois allé aussi loin. Je vais répondre à vos deux points. En premier lieu, les faits ne sont pas présentés tels qu'ils sont lorsqu'il est dit que les navires sont sous la juridiction de la *Interstate Commerce Commission,* et en second lieu, si telle est maintenant la loi en ce pays-là ce n'est pas une bonne loi pour les intérêts du commerce du Canada, et je dis cela, non à un point de vue égoïste, mais ayant en vue les meilleurs intérêts du trafic sur les lacs ainsi que les meilleurs intérêts du consommateur et de l'expéditeur.

L'hon. M. COCHRANE: Dites-nous la raison qui vous fait dire cela.

M. KING, C.R.: J'attire votre attention sur ce point afin de vous montrer ce que nous pensons en notre qualité de représentants des propriétaires du tonnage sur les lacs. Je ne veux pas pour un moment suggérer que le Parlement n'a pas juridiction pour imposer des règles et règlements relativement aux taux si tel est son désir, mais je crois que le Parlement ne se lancera pas dans une législation d'un caractère aussi radical et avancé à moins qu'il y ait une très, très forte opinion publique en sa faveur, ou à moins que les députés du Parlement n'aient la preuve que cette loi sera utile ou est nécessaire. Quant à ces deux points je me bats, pour ainsi dire, contre le vent, parce qu'il n'est pas à ma connaissance que le public ait demandé cette loi ni qu'elle soit nécessaire, mais je sais bien, et j'ai ici avec moi une liste de noms prouvant le fait, que la demande populaire autant que je puisse le savoir, exige absolument le contraire de ce que contient ce projet.

L'hon. M. COCHRANE: Est-ce une liste arrangée?

M. KING, C.R.: Non, ce n'est pas une liste arrangée. Quant aux noms qui ont été lus aujourd'hui, un grand nombre, sinon la plus grande partie, me sont complètement étrangers et ils ont été biffés de la liste que j'ai préparée ce matin. J'ignore comment cette liste a été faite. Je n'ai rien eu à faire avec cette liste personnellement, et l'on peut m'appeler le chef conspirateur en faveur de la *Dominion Marine Association.*

M. ARMSTRONG, M.P.: Vous voulez faire vos lois pour ce qui concerne vos taux et vos traités pour le transport.

M. KING, C.R.: Non pas pour la raison purement égoïste qui a été suggérée et j'allais répondre au ministre dans les mêmes termes. J'en arrivais à ce point. Je voulais en premier lieu établir clairement que l'on se proposait d'empiéter sur le droit des traités privés, que l'on se proposait d'exercer un contrôle des entreprises privées. Je sais que l'une des raisons de ce projet, c'est que l'on établit une analogie entre le transport par eau et celui qui est effectué sur les chemins de fer, et je me propose de répondre à cet argument. Mais en réponse au ministre, je tiens à dire que l'une des raisons, et l'une des principales raisons pour lesquelles nous sommes opposés à ce projet en tant que le commerce du grain est concerné c'est que le pays est bien mieux sans contrôle qu'avec un contrôle.

L'hon. M. COCHRANE: Vous ne diriez pas la même chose au sujet des chemins de fer?

M. KING, C.R.: Non, je ne voudrais pas dire cela au sujet des chemins de fer, et je ne veux pas à cette période-ci détruire l'analogie qui peut exister entre les chemins de fer et les navires. Je ne dis pas que le gouvernement n'a pas dépensé des sommes fabuleuses pour l'amélioration de la navigation au Canada. Il a creusé les havres, amélioré les chenaux, aidé à la navigation par l'installation de phares et de bouées, construit des canaux pour nous et toutes sortes de choses de ce genre; et cela, en quelque mesure, est une dépense semblable à celles qui ont été faites à l'avantage des chemins de fer. Mais elle n'a aidé indirectement aucun navire en particulier que l'on accuse maintenant d'imposer un tarif trop élevé. Les travaux sont faits sur ces routes navigables non pas comme ceux qui se font pour la couche de ballast d'une ligne de chemin de fer devant pourvoir à la circulation des convois d'une compagnie en particulier; ils sont faits en vue de permettre d'ouvrir une route navigable au navire de tout individu ou compagnie qui a le courage et le capital pour en entreprendre la construction. Et je dis que l'analogie cesse complètement à ce point. Il n'y a pas de franchise publique de donnée à aucune compagnie de navires. Il n'y a pas une seule compagnie de navires représentée ici aujourd'hui qui possède le moindre privilège exclusif de faire le transport de Sarnia au Sault, de Sarnia à Port-Arthur, ou de Port-Colborne à Fort-William. Tout le monde peut en profiter; et le gouvernement a dépensé cet argent pour le bénéfice de tout le pays.

M. ARMSTRONG, C.R.: Vous ne voulez lui donner aucune garantie de quelque nature que ce soit?

M. KING, C.R.: Je ne veux pas dire cela. Je dis que les garanties existent. L'analogie n'est pas juste. Si l'on veut bien me permettre de continuer mon argumentation, le comité me laissera-t-il poursuivre cette analogie entre les chemins de fer et les navires? Puis-je référer de nouveau au dossier de 1914, très brièvement, et dans un résumé fait à la hâte à la fin de la séance du comité je me suis efforcé de donner une réponse par écrit à ce qui avait été dit par M. Armstrong:

> Le chemin de fer jouit d'une franchise ou monopole sur le chemin qu'il emploie et que le gouvernement a aidé à construire.
>
> Ses trains circulent entre des endroits déterminés d'après un horaire déterminé sur une voie fixe.
>
> Il n'exige pas absolument d'arrêter tout un convoi ou de retenir toute une équipe de train pour charger ou décharger les marchandises, et dans tous les cas, il ne transporte pas, règle générale, des marchandises et des voyageurs sur le même train, quoiqu'il puisse y faire le transport des messageries.
>
> Il n'est pas exposé aux risques maritimes et n'a pas à payer de 5 à 8 pour cent d'assurance pour ses risques.

Je parle maintenant de 1914.

Le transport par chemin de fer ne comprend pas la variété infinie de classes de transporteurs qui existent parmi les navires qui vont dans un district quelconque et qui comprennent toutes sortes de voituriers à partir d'un navire considérable jus-

qu'à une chaloupe à essence, d'un navire à vapeur à un bateau à voile de l'ancien modèle, et d'un transporteur à longue distance ne faisant que passer dans un district à un navire dont les opérations sont restreintes à un territoire particulier.

Le chemin de fer n'est pas exposé à des variations dans sa capacité de transport dues au changement qui peut se produire dans le tirant d'eau utilisable. Dans une seule année, récemment, la capacité de recettes brutes d'une flotte a été réduite de 20 pour 100, à cause de l'abaissement du niveau de l'eau.

Une variété d'autres différences pourraient être citées et celles qui précèdent ne sont que celles qui me viennent à l'esprit dans ma hâte.

Voilà pour ce qui concerne l'analogie. Mais encore une fois, je puis dire qu'il y a quelque part un argument qui pourra être présenté contre nous à une occasion quelconque ayant trait au bien général du commerce de tout le pays. Laissez-moi répondre maintenant à ce point. Puisque nous n'avons pas de franchise publique, pas de privilèges spéciaux, je prétends que nous ne devrions pas avoir de fardeaux particuliers. Cet argument est une réponse en elle-même contre la suggestion d'une intervention. Mais le remède existe dans le fait même de la liberté qu'il y a sur toutes ces routes navigables, la liberté de concurrence absolue, non seulement entre les navires qui se trouvent actuellement sur les lacs—parce que le public peut construire un navire en aucun temps en concurrence avec n'importe quelle ligne en particulier—mais de plus, cette concurrence absolue a pour effet d'établir des taux justes et convenables, et les routes navigables de ce pays exploitées dans ces conditions ont été la meilleure sauvegarde dont le pays a pu jouir en ce qui concerne les taux de transport. Je parle maintenant sans faire allusion au contrôle excellent exercé par la Commission des chemins de fer.

M. Armstrong, M.P.: Puis-je vous demander pourquoi les compagnies de chemins de fer n'ont pas augmenté leurs taux depuis le commencement de la guerre tandis que les vôtres ont pratiquement doublé?

M. King, C.R.: Nous avons plusieurs raisons pour cela. Les taux ont doublé quand la capacité des navires a diminué. Une quantité considérable du tonnage a été enlevée des lacs pour le diriger sur l'océan, et nous travaillons aujourd'hui dans une période excessivement difficile.

L'hon. M. Cochrane: Cela vous donne la chance d'élever vos taux?

M. King, C.R.: Cela nous donne la chance de faire face à la concurrence qui nous vient de l'autre côté. Mais je ne crois pas que le comité apprécie l'immense désavantage dans lequel se trouvent actuellement les propriétaires de navires. M. Armstrong, à une session précédente, cita au long les lois de cabotage en vigueur dans les deux pays. De temps en temps la suggestion est faite d'abroger les lois de cabotage afin de permettre au tonnage américain de s'introduire et de nous combattre sur notre propre terrain. Tous les ans le ministre des Douanes est ennuyé de télégrammes de protestations que nous lui envoyons. Si l'on pouvait obtenir l'abrogation de ces lois des deux côtés nous aurions notre part de l'immense trafic de l'autre côté prenant des chargements de houille en haut et de minerai en bas. Telles que les choses sont, nous avons le peu de grain que nous pouvons attrapper pendant l'été, et à l'automne, lorsque tout le grain de l'Ouest arrive en abondance, le tonnage américain a l'occasion de nous faire encore une concurrence désastreuse.

M. Armstrong, M.P.: Il y a deux ou trois ans votre association a demandé de le laisser venir.

M. King, C.R.: Nous n'avons jamais demandé cela.

M. Armstrong, M.P.: Est-ce que M. Henderson ne l'a pas demandé?

M. King, C.R.: M. Henderson ne l'a pas demandé.

M. Armstrong, M.P.: N'a-t-il pas fait un tel rapport?

M. KING, C.R.: Il n'en a pas fait. M. Armstrong se fie à sa mémoire. Parlant de mémoire, je crois que l'on constatera que l'honorable sénateur Richardson...

M. ARMSTRONG, M.P.: Oui, le sénateur Richardson.

M. KING, C.R.: ... a déclaré que la *Marine Association* a demandé une suspension. La *Marine Association* n'a pas demandé une suspension, elle n'a jamais demandé de suspension, et a toujours protesté invariablement contre la suspension des lois de cabotage. Il arrive que M. Richardson était un membre influent de l'association. M. Richardson était un marchand de grain tout d'abord, et en second lieu un homme intéressé à la navigation, et personnellement il demanda une suspension. Nous avons dû avaler la pilule le mieux possible sans rien dire, voilà ce qui est arrivé. M. Richardson est maintenant avant tout un navigateur. Nous avons depuis invariablement exprimé nos protestations contre une telle intervention. Ceci est peut-être un peu en dehors de la question. Mon argument dans le temps était que les propriétaires de navires au Canada sont à un grand désavantage en n'ayant qu'une part restreinte du transport du grain, rare en été, et abondant à l'automne alors que l'américain vient lui faire concurrence. Maintenant, on dit qu'il devrait y avoir un contrôle de ces taux, et je puis attirer l'attention du comité que la suggestion faite dans la loi n'est pas peut-être bien comprise. L'article tel qu'il était construit pendant un certain nombre d'années exerçant simplement un contrôle sur ces navires en service à traité avec un chemin de fer ne donnait lieu à aucune objection, mais la partie modifiée est comprise dans les quatre dernières lignes et c'est contre ce changement que nous protestons. (Lisant):

> "et les dispositions de la présente loi relatives aux taux, tarifs et tarifs communs, en tant que l'application en est jugée possible par la Commission s'étendent et s'appliquent aux transports effectués par tout voiturier par eau, d'un port ou endroit quelconque en Canada, à tout autre port ou endroit du Canada."

C'est contre cela que nous objectons.

M. NESBITT: Vous voyez que les termes employés sont, "en tant que la Commission les trouve applicables". A ce que je comprends, vous n'êtes pas consentants à ce que la Commission puisse déterminer si, oui ou non, les taux doivent être applicables.

M. KING, C.R.: Je ne crains pas beaucoup la Commission, mais la prévention vaut bien mieux que la guérison, et nous sentons qu'elle ne devrait pas être placée dans une position qui lui donne la direction de nos affaires de cette façon. Et pourquoi prenons-nous cette attitude?

L'hon. M. GRAHAM: Vous les craindriez moins si la Commission n'avait pas ce pouvoir?

M. KING, C.R.: Oh, sans aucun doute.

M. NESBITT: Que dites-vous à propos du monopole sur les Grands lacs amené par l'achat d'un nombre de steamers. Il y a un an, je crois, une association dite *Canada Stamship Lines*, a acheté un certain nombre de vaisseaux. Etes-vous opposés à la concurrence?

M. KING, C.R.: Opposé à la concurrence?

M. NESBITT: Oui.

M. KING, C.R.: La question est posée de telle manière qu'un certain nombre de réponses pourraient y être faites. Pour ce qui regarde la fusion à laquelle vous faites allusion, cela est loin d'inclure tout le champ du trafic des lacs. Il y a une concurrence active, et parfois amère, entre les diverses compagnies qui exploitent le trafic des lacs. Je ne sais pas quel est le nombre exact des navires appartenant à la *Canada Steamship Lines*, mais je n'hésite pas à dire que c'est plus que la majorité des navires. Il y a des compagnies qui font leurs transactions avec une sorte d'entente entre elles et la

ANNEXE No 2

Canada Steamship Lines, ce qui ferait monter le chiffre de la proportion, mais en même temps il y a un grand nombre de compagnies indépendantes qui lui font concurrence, et la concurrence qui a existé est une des choses que le comité cherche précisément à éviter par l'adoption de cette législation qui ruinerait inévitablement le petit négociant et aiderait à la compagnie en état de résister à la réglementation par la Commission des chemins de fer.

M. ARMSTRONG, M.P.: Si j'ai bien compris, vous avez dit tout à l'heure que la *Dominion Marine Association* comprenait pratiquement tous les bateaux qui exploitent les cours d'eau intérieurs?

M. KING, C.R.: Oui.

M. ARMSTRONG, M.P.: Et vous représentez ces gens aujourd'hui?

M. KING, C.R.: Oui.

M. ARMSTRONG, M.P.: Vous dites que l'association n'a aucune convention relative à la réglementation des taux?

M. KING, C.R.: Absolument aucune. Je vois un sourire sur les lèvres de celui qui m'interroge, M. le Président.

M. ARMSTRONG, M.P.: J'ai raison de sourire.

M. KING, C.R.: Si l'on veut bien me permettre d'anticiper une remarque que M. Armstrong a peut-être l'intention de faire à ce sujet, je dirai qu'il y a longtemps, en 1905 ou 1906, lorsque la compétition était si effrénée que les taux perçus pour le transport du grain sur les lacs ne permettaient pas de vivre, nous avions une espèce de convention; nous avons même été jusqu'à coucher des tables des taux minimums. Toutefois, nous nous sommes brûlé les doigts, et les représentants du Gouvernement du Canada, si je puis m'exprimer de la sorte, y ont mis le holà un peu promptement, et depuis 1907 l'association n'a jamais rien tenté de la sorte; c'est un plan d'ailleurs qui est entièrement en dehors de sa constitution et n'aurait jamais dû être tenté; et il n'y a pas actuellement l'ombre d'une telle convention. Vous pouvez prendre là-dessus les conseils de M. Henderson, ou du sénateur Richardson, donnés en 1914. Ces messieurs ont contredit carrément toute assertion qu'il existait une entente de cette nature, et je n'hésite aucunement à dire que chaque monsieur qui suivra ce que je dis ce matin appuiera mon affirmation concernant la compagnie.

M. ARMSTRONG, M.P.: Avez-vous quelque convention avec la *United States Marine Association*, ou avec une organisation quelconque de transport par voie d'eau chez nos voisins du sud?

M. KING, C.R.: Aucune.

M. ARMSTRONG, M.P.: En aucune façon?

M. KING, C.R.: En aucune façon

M. ARMSTRONG, M.P.: Et vous n'avez jamais eu une telle entente?

M. KING, C.R.: Jamais. A subir ce contre-interrogatoire, je me sens un peu comme un criminel devant la barre.

M. ARMSTRONG, M.P.: Il n'y a certes pas de mal à vous poser des questions.

M. KING, C.R.: Monsieur peut me poser toutes les questions qu'il désire; même je les invite, ces questions, je suis si sûr de ma position.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est la coutume que les membres du comité posent des questions à des occasions comme celle-ci.

M. KING, C.R.: Très bien, monsieur, et je n'ai aucune objection à des questions raisonnables. Permettez-moi de dire qu'il n'y a pas l'ombre d'un appui pour la suggestion que vient de faire M. Armstrong. Je dis cela sans crainte.

M. ARMSTRONG, M.P.: Vous qualifiez-vous comme agents de transport ordinaires?

M. KING, C.R.: Non. Pour ce qui regarde un navire destiné au transport des marchandises en vrac, nous maintenons que nous ne sommes pas des agents de transport ordinaires.

M. ARMSTRONG, M.P.: Alors il n'y a pas d'agents de transport ordinaires sur les lacs de l'intérieur?

M. KING, C.R.: Je ne dis pas cela. Ce que je dis c'est que, pour ce qui regarde tout navire utilisé dans le transport des marchandises en vrac, nous ne sommes pas des agents de transport ordinaires. Un agent de transport ordinaire (*common carrier*) pour me servir de la définition légale, est censé prendre ce qui est livré sur son quai, et le transporter pour le public, de la manière ordinaire, sans faire aucun choix, comme un chemin de fer. Mais celui qui loue tout son espace de cargaison, d'un port à l'autre, n'est pas un agent ordinaire, car il peut dire, en toute liberté: "Je ne prendrai pas votre grain, je prendrai celui d'un autre, qui me donne un huitième de cent de plus par boisseau. Je n'irai pas à Colborne ni à Midland, à cause des conditions du déchargement. Je préfère me rendre avec mon navire jusqu'à Montréal, pour que je puisse avoir une cargaison de retour." Il fait cela, et personne ne peut dire qu'il a tort; il n'est pas un agent de transport ordinaire, et on ne peut pas le forcer à faire quelque chose qu'il ne veut pas faire.

M. ARMSTRONG, M.P.: Qu'appelleriez-vous un agent de transport affilié à la *Canadian Marine Association*.

M. KING, C.R.: L'"Association" compte des agents de transport ordinaires parmi ses membres, tout comme d'autres membres.

M. ARMSTRONG, M.P.: "D'autres membres", c'est très vague.

M. KING, C.R.: Eh bien, je trouve un peu difficile de choisir le terme qu'il faut. Je peux dire que, dans l'*Interstate Commerce Commission Act*, les termes employés sont "agent de transport ordinaire" (*common carrier*) et "agent de transport" (*carrier*), et l'Association, je peux dire, se compose d'agents de transport ordinaires et d'agents de transport; en plus, il y a ceux qui transportent les voyageurs, car nous avons des vaisseaux de passagers, et ils constituent un item considérable. Dans le cas d'un agent ordinaire, il se peut que je ne puisse donner une meilleure définition que de citer les annales de 1914 relatives à cette question:

> "M. Armstrong, apparemment, révoque en doute l'assertion que le navire employé pour le transport des marchandises en vrac n'est pas un agent de transport ordinaire. Permettez-moi de vous soumettre la définition suivante de Hutchison, au terme *"Carrier"*, troisième édition, article 27:
>
> "Un agent de transport ordinaire est celui qui entreprend, à titre de commerce, en retour d'un paiement, de transporter d'un endroit à un autre les marchandises de toute personne qui demande ce transport, pourvu que les marchandises soient de la sorte qu'il prétend transporter, et la personne qui demande le transport de ses marchandises se soumettra aux conditions légales de transport prescrites par l'agent; et qui, s'il refuse de transporter ces marchandises pour ceux qui sont prêts à se conformer à ses conditions, se rend passible d'une poursuite de la part de cette personne, à cause de ce refus."

Voilà ce qu'est un agent de transport ordinaire. C'est une position que n'occupent pas les bateaux, excepté en tant qu'ils parcourent une route fixe et servent de continuation aux chemins de fer, et alors ils sont obligés de prendre et de transporter tout ce qui vient sur leurs quais.

> "Si les marchandises sont transportées en vertu d'un contrat qui donne à l'expéditeur toute la capacité du bateau, alors le propriétaire n'est pas un agent ordinaire, mais un agent particulier qui loue ses services."

M. SINCLAIR: Si on rendait la loi applicable aux agents ordinaires, en excluant les agents particuliers?

M. KING, C.R.: Je ne vois aucune bonne raison pour faire la distinction entre l'agent ordinaire et l'agent particulier. Mais tout ceci n'est qu'un aspect secondaire

de la question. Mon idée est que la loi, telle qu'elle est à présent, devrait rester en vigueur, c'est-à-dire que les bateaux qui font le transport connexement aux compagnies de chemins de fer devraient venir directement sous la juridiction de la Commission, conformément aux termes du statut, mais lorsque vous allez plus loin que cela, vous allez plus loin qu'il n'y a nécessité ou opportunité d'aller. Aux Etats-Unis, comme j'ai dit, des bateaux de cette sorte ne sont pas sous la juridiction de l'*Interstate Commerce Commission*, et il n'y a pas plus longtemps que le 17 mai 1917 j'ai reçu la lettre suivante du secrétaire de la *Lake Carriers Association*, des Etats-Unis, un homme qui devrait connaître ces choses:

CLEVELAND, OHIO, le 17 mai 1917.

M. FRANCIS KING,
Kingston, Ont.

MONSIEUR,—Votre dépêche relative au projet de loi qui veut placer les navires de transport sur les lacs sous la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada m'est parvenue hier, et j'ai immédiatement consulté M. Goulder.

A ma connaissance, on n'a nullement tenté de placer sous la juridiction de l'*Interstate Commerce Commission* les navires de transport sur les Grands lacs qui transportent les marchandises en vrac; mais les navires qui transportent les colis et dont le trafic est lié à celui des chemins de fer ont été inclus dans l'*Interstate Commerce Act*, lorsque cette loi est venue en vigueur. Il était alors proposé d'inclure également le trafic de port à port fait par les navires qui transportent les colis, et M. Goulder a contribué à l'élimination de cette clause du bill; il est à consulter les documents relatifs à cette question, et il promet de vous les faire parvenir avant votre assemblée régulière mardi prochain.

Bien à vous,

(Signé) GEO. A. MARR,
Secrétaire.

Si je ne me trompe, les navires de transport qui font le trafic de port à port, et ceux qui transportent les marchandises en vrac ne viennent pas sous la juridiction de l'*Interstate Commerce Commission*. Mais à revenir à l'article que nous étudions, la proposition que le comité est à considérer, c'est que la Commission ait le contrôle de tous les taux et tarifs de tous les agents de transport. A supposer que cela ne signifie que le contrôle des taux et des tarifs, permettez-moi de vous dire où cela va nous mener. Supposons que la Commission des chemins de fer jouît de cette juridiction et que la Commision déclare que tel ou tel navire ne doit pas faire de transport de Fort-William à Midland, ou Port-McNichol, sur la baie Georgienne, à un taux plus élevé que 3 ou 4 cents le boisseau; quel serait le résultat si ce bateau pouvait obtenir 5 cents pour le transport du grain à Buffalo? C'est là qu'il le transporterait.

L'hon. M. COCHRANE: Oui, mais s'il était chargé au Canada, il serait sous la juridiction de la Commission des chemins de fer.

M. KING, C.R.: Le ministre oublie peut-être que c'est très bien de charger à Fort-William et Port-Arthur, mais qu'il faut se rappeler qu'il y a d'autres ports qui peuvent servir à expédier le blé à l'Ouest, et il faut tenir compte de ce fait, lorsqu'on règle cette question. La loi canadienne renferme une disposition à l'effet que les marchandises ne peuvent pas être expédiées d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada, excepté dans des navires britanniques ou canadiens, et une disposition analogue existe dans les lois en vigueur de l'autre côté: ce transport doit se faire dans des navires américains, d'un endroit aux Etats-Unis à un autre endroit aux Etats-Unis, avec cette différence en leur faveur, qu'il est stipulé en plus " sur le

parcours en entier, ou en partie," de sorte que pour ce qui a trait à l'échange de trafic entre le Canada et les Etats-Unis, il peut s'exécuter sur les navires des deux pays, et d'après cet article, tel qu'il est inscrit, un navire, qu'il appartienne à l'une ou à l'autre nation, pourra transporter le grain de Fort-William à Buffalo.

M. SINCLAIR: Votre argument, c'est que cet article aura pour effet d'expédier le grain par voie de Buffalo.

M. KING, C.R.: Je ne puis qu'admettre que la route est déterminée par l'expéditeur, et non par l'agent de transport, et que le grain est transporté à Buffalo actuellement; 50 ou 60 pour 100 du grain qui part de Fort-William se rend à Buffalo.

M. NESBITT: En ce cas, la Commission n'aura-t-elle pas juridiction sur le transport de Port-Arthur à Buffalo?

M. KING, C.R.: Pour ce qui est des navires américains?

M. NESBITT: Non, non; les navires canadiens.

M. KING, C.R.: Assurément; mais le parlement ne se proposera jamais de légiférer de manière à forcer le bateau canadien à transporter des marchandises, à raison d'un taux moindre d'un ou de deux cents que celui perçu par leurs cousins américains.

M. NESBITT: La Commission ne ferait certainement rien de la sorte.

M. KING, C.R.: Mais la législation est censée faite dans un but qui amènera ce résultat.

M. JOHNSTON, C.R.: Elle ne donne juridiction à la Commission que sur le transport entre différents ports canadiens.

M. SINCLAIR: Elle ne touche pas aux taux d'un navire qui transporte le grain à Buffalo.

M. KING, C.R.: Non, mais ce que je veux faire ressortir, c'est qu'au cas où la Commission entreprendrait de contrôler les taux de cette manière, la tendance naturelle pour le grain de se rendre à Buffalo, afin d'être expédié de l'autre côté de l'océan Atlantique, serait fort augmentée.

L'hon. M. COCHRANE: L'exportation de New-York a été plus grande que celle des ports canadiens.

M. KING, C.R.: Et le Gouvernement a, de temps en temps, considéré la question d'apporter des navires à Montréal pour nous aider, et ils ont eux-mêmes fait des merveilles en nous fournissant les commodités d'expédition à Montréal, mais ce qu'il y a d'embarrassant à ces commodités, c'est qu'après un certain temps, les élévateurs de Montréal sont arrivés à servir aux fins d'emmagasinage, et la conséquence de cela c'est que, lorsque le grain se rend à Montréal, ce n'est que le surplus qui reste après Buffalo. Montréal prend ce qu'elle peut emmagasiner; elle prend ce qui reste après que Buffalo est comblée à sa capacité.

L'hon. M. COCHRANE: Comment se fait-il que le grain canadien vient de Buffalo à Montréal?

M. KING, C.R.: C'est le résultat de circonstances dont je préférerais vous voir demander l'explication au sénateur Richardson, ou à quelqu'un, qui, comme lui, connaît à fond tous les détails du mouvement des grains. Il y en a très peu qui va directement de la tête des lacs jusqu'à Montréal, excepté de Fort-William.

L'hon. M. COCHRANE: Oui, il y en avait beaucoup qui allait de la tête des lacs jusqu'à Montréal, il y a trois ans.

M. KING, C.R.: Oui, il y avait une ligne de bateaux qui projetait de développer ce trafic-là, la ligne *Wolvine*, qui devait créer un trafic régulier entre la tête des lacs et Québec; je ne sais où ces bateaux sont disparus; ils ne font plus ce trajet maintenant; le plan n'a pas réussi.

M. ARMSTRONG, M.P.: Pour quelle raison les navires ne trouvent-ils pas cela avantageux de transporter du grain à Montréal?

ANNEXE No 2

M. KING, C.R.: Parce que les élévateurs de Montréal sont toujours remplis, et aussi parce qu'il n'y a pas un débouché suffisant pour le mouvement océanique. Je crois que vous désirez savoir en plus pour quelle raison il y a moins de navires disponibles à Montréal qu'à New-York; c'est à cause du long voyage sur le Saint-Laurent.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que les taux d'assurance y sont pour quelque chose.

M. KING, C.R.: Et les taux d'assurance aussi sur la route du Saint-Laurent; et il y a autre chose, le prétendu monopole du trafic océanique qui, de temps en temps, comme vous savez, a absorbé toute différence que nous avons faite dans le tarif sur la route des lacs, dans un effort pour conserver le trafic des lacs aux ports canadiens.

L'hon. M. GRAHAM: On m'a exposé maintes et maintes fois que les conditions applicables à la navigation changent si rapidement sur les Grands lacs que ce sera très difficile pour la Commission de contrôler le taux. Par exemple, voilà la condition qui naît par suite d'un changement dans les commodités d'expédition, lequel changement peut hausser ou baisser d'un cent le taux du boisseau; et ce serait extrêmement difficile pour la Commission de marcher de pair avec ces changements et contrôler ces taux; tandis que dans le cas des chemins de fer on n'a que deux conditions à considérer: les conditions d'été et les conditions d'hiver.

M. KING, C.R.: Je suis très heureux que vous me l'ayez rappelé. M. Henderson et M. Richardson ont fait un exposé complet de cet aspect en 1914, et j'ose dire que ce serait non seulement difficile, mais absolument impossible pour la Commission d'établir un tarif équitable sur le mouvement du grain. Si les membres vont jusqu'à établir un taux maximum, que nous ne pourrions dépasser, ou un taux minimum, qui nous limiterait de l'autre côté, ce serait aller très loin; par là ils nous susciteraient des difficultés et ils pousseraient le mouvement vers Buffalo. Les taux ne sont pas faits avec la possibilité de donner un avis d'une semaine ou d'un mois avant de les modifier. Ces choses se font dans dix secondes ainsi que M. Henderson l'a dit l'autre jour. C'est le procédé de la concurrence et ça se fait par dépêche, ou par téléphone à longue distance en tout temps; ces taux peuvent changer douze fois dans une journée, et il le faut.

M. ARMSTRONG, M.P.: Des conditions analogues existent aux Etats-Unis, et pourtant les taux y sont contrôlés.

M. KING, C.R.: Je diffère du tout au tout avec vous sur cette question du contrôle. Je suppose que c'est inutile d'argumenter, car nous ne nous rencontrons à aucun point. Je suis convaincu que j'ai raison, et que les taux ne sont sujets à aucune gouverne. Je demande au comité—peut-être que je devrais le faire à ce moment—la permission de répliquer, parce que nous essayons d'établir un argument sans savoir de quoi il s'agit.

M. ARMSTRONG, M.P.: Il n'y aura pas d'objection à cela, je pense.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non.

M. KING, C.R.: Ce que j'étais à démontrer lorsqu'on m'a interrompu avec des questions, c'est que la direction exclusive des taux et des tarifs par la Commission des chemins de fer serait nuisible; je n'entends pas dans les intérêts des navires, car la Commission serait juste, mais au commerce du pays. Cette direction augmenterait la tendance de pousser le mouvement du grain vers Buffalo. Plus de 50 pour 100 du grain qui part de Fort-William se rendra à Buffalo, et le gouvernement s'efforce de garder le grain dans les voies canadiennes.

M. SINCLAIR: Le navire n'irait pas à Buffalo que si le taux était plus élevé.

M. KING, C.R.: Oui. Non, peut-être que je fais erreur à affirmer cela.

M. SINCLAIR: Si le taux était attrayant, le bateau prendrait cette voie-là.

M. KING, C.R.: Il y a une douzaine d'autres raisons qui peuvent le décider à prendre cette route.

M. SINCLAIR: S'il y avait un taux fixe qui donnerait satisfaction à l'expéditeur, pourquoi cela chasserait-il le commerce, à moins que le taux pour un convoi à destination de Buffalo ne fût plus élevé?

M. KING, C.R.: Permettez-moi de reprendre la question. La commission des grains du Canada nous a posé, durant la dernière année, certaines questions, au nombre desquelles était celle-ci: Pourquoi expédiez-vous tant de grain par voie de Buffalo, plutôt que par les ports canadiens? et la réponse a été, en résumé: "Parce que l'expéditeur choisit cette route." C'est l'expéditeur qui détermine la destination d'une cargaison et nous la transportons où il dit. La tendance a été de se rendre à Buffalo à cause des diverses conditions au dehors. Admettons cette tendance, et supposons que la Commission détermine un taux jusqu'à la baie, et supposons qu'un taux plus avantageux puisse être accordé jusqu'à Buffalo—et voilà une condition à laquelle nous devrions faire face—cela va sans dire qu'une telle situation rend plus attrayante l'expédition du grain par voie de Buffalo, s'il se transporte à cet endroit à meilleur marché. Si le navire réalise un profit en allant à Buffalo, il sera d'autant plus consentant à suivre les directions de l'expéditeur. Le tarif des lacs est considéré par un grand nombre de gens comme un tarif immense pour le transport dans les vieux pays. M. Armstrong, dans son discours devant le comité en 1914, a cité un endroit du rapport de la *Grain Markets Commission* de la province de Saskatchewan, et il a cité une table indiquant qu'en 1913 le taux sur 1,000 boisseaux de grain destinés à l'Angleterre était de $346, et que la proportion de ce taux exigée par l'agent de transport sur les lacs était de $20, soit 2 cents le boisseau, une bagatelle, lorsqu'on considère le tout; et une fluctuation d'un demi ou d'un quart ou d'un huitième de cent par boisseau pourrait avoir quelque signification pour l'agent de transport, et n'en avoir aucune relativement à l'expédition d'entier parcours.

M. NESBITT: Les expéditions d'entier parcours doivent se faire à meilleur marché par voie de Buffalo.

M. KING, C.R.: A computer la chose sur la base du coût, c'est la raison principale qui milite en faveur de cette route.

M. GRAHAM: Que faites-vous de l'assurance?

M. KING, C.R.: Nous la traitons comme un des éléments du coût. C'est inclus dans les frais.

Le PRÉSIDENT: Lequel des taux est le moins élevé, à Liverpool par voie de Buffalo, ou par voie de Montréal.

M. KING, C.R.: Cela varie d'un jour à l'autre.

Le PRÉSIDENT: Donnez-nous une opinion générale.

M. KING, C.R.: Nous avons eu pour la route canadienne, en tant que contrôlée au Canada, un taux qui se baissait à un, deux ou trois cents de ce que ce serait par l'autre route, et néanmoins le trafic passait par voie de Buffalo maintes et maintes fois. Nous avons trouvé que le changement du taux ici n'affectait pas l'expédition d'entier parcours qui dépend de conditions plus vastes.

M. SINCLAIR: Quelles seraient ces conditions? Les facilités d'expédition de New-York?

M. KING, C.R.: Prenez la liste citée par M. Armstrong; j'aimerais qu'il n'oublie pas la variété infinie des choses qui pourraient gouverner le taux.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que le canal Erié régit beaucoup le taux?

M. KING, C.R.: Il est pour beaucoup dans le contrôle. Peut-être, dans les discussions à ce sujet, on lui donne parfois une trop grande importance. Ce canal a une capacité limitée à cause des écluses, mais il contrôle indubitablement le taux par voie ferrée. Chaque voie d'eau contrôle le taux par voie ferrée. C'est une partie de ce que j'avance.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce qu'il passe beaucoup de navires par le canal Erié?

M. KING, C.R.: Je ne connais pas les chiffres exacts. La tendance est d'éviter autant que possible le déchargement de la cargaison; une fois rendu à Buffalo le grain peut partir par voie d'eau ou par voie ferrée; ce qu'on entend lorsqu'on dit que le

canal régit les taux de la voie ferrée, c'est que le canal par le simple fait d'être exploité et de pouvoir transporter le grain influence les taux de la voie ferrée qui le longe.

L'hon. M. GRAHAM: Le fait qu'il est là et que le grain pourrait passer par là empêche le taux de monter.

M. KING, C.R.: Oui. A suivre une question qu'on m'a posée, il y a quelques instants, voici quelques-uns des arguments dont s'est servi M. Armstrong relativement aux frais de transport.

"Le propriétaire d'un élévateur à la campagne—	
Pour recevoir, peser, hisser, emmagasiner, nettoyer, etc. .$	17 50
La compagnie de chemin de fer—	
Pour transporter d'un endroit d'expédition dans le Saskatchewan à Fort-William, soit une distance variant de 641 à 1,086 milles	120 00
Pour transport depuis un port sur la baie Georgienne ou Port-Colborne jusqu'à Montréal	42 50
Le gouvernement fédéral—	
Pour l'échantillonnage et l'inspection à Winnipeg, 50 cents par wagon, pour peser à Fort-William, 20 cents par wagon, pour inspection des cargaisons qui partent de Fort-William 50 cents par 1,000 boisseaux.	1 60
Le courtier—	
Pour vendre du blé au *Winnipeg Grain Exchange*, un cent par boisseau	10 00
L'exportateur—	
Le propriétaire de l'élévateur de terminus—	
Pour recevoir, hisser, etc.	7 50
La banque—	
Intérêt et droit d'échange sur les fonds fournis pour rencontrer la traite de l'expéditeur dû au courtier, disons l'intérêt sur $700 pour un mois	3 80
Droit de change sur, disons $700.	1 75
Intérêt sur l'argent fourni à l'exportateur pour financer l'exportation du blé, sur $1,000, disons, pour deux mois.	10 85
La compagnie de navigation sur les lacs—	
Pour transporter le blé de Fort-William à Port-Arthur, aux ports sur la baie Georgienne ou à Port-Colborne.	20 00
La compagnie de navigation transatlantique—	
Pour le transport du blé de Montréal à Liverpool, Londres ou Glasgow	75 00"

Naturellement ces taux sont de l'histoire ancienne aujourd'hui. Puis nous avons l'assurance marine.

Intérêt pendant que les cargaisons sont sur les Grands lacs, soit pour les expéditions septembre-novembre aux ports au pied des lacs, disons, 7 pour 100 sur $800.	5 60
Intérêt pendant que les expéditions sont sur l'océan, 4 pour 100 sur $1,000	4 00
Divers—	
Intérêt contre l'incendie pendant que le grain est dans les élévateurs de l'est, transfert de l'argent de l'Europe au Canada, etc.	10 00
Ce qui fait en tout . . . .$	346 00

J'ai un peu perdu le fil de mon argumentation, mais j'ai tâché de montrer qu'en ce qui touche au mouvement des grains ce n'aurait aucun effet avantageux, et ce serait même le contraire et je veux revenir à ce que j'ai dit au commencement, à savoir qu'à mon sens le parlement, à moins d'être convaincu d'une réelle nécessité ou d'une forte demande publique n'irait pas légiférer d'une manière si radicale, surtout lorsque cette législation n'existe pas de l'autre côté de la frontière et lorsque les intérêts publics ont exprimé une opinion par la bouche des *Boards of Trade* et d'autres institutions à travers le pays, et où les gens y sont absolument opposés.

Ici je veux faire inscrire une liste que j'ai apportée ce matin, une liste partielle seulement, des télégrammes et des communications que nous avons reçus de gens opposés à cette législation. Je lirai ceci, puis je le transmettrai au greffier:

Board of Trade de Québec, *Board of Trade* de Trois-Rivières, *Board of Trade* de Montréal, *Montreal Corn Exchange, Board of Trade* de Kingston, *Board of Trade* de Toronto, *Board of Trade* de Windsor, *Board af Trade* de Sarnia, *Board of Trade* de Hamilton, *Board of Trade* de Winnipeg, *Ashdown Hardware Co.,* Winnipeg, *Collingwood Shipbuilding Co., Ltd., Kingston Shipbuilding Co., Ltd., Port Arthur Shipbuilding Co., Ltd., Davidson & Smith Elevator,* Fort-William, *Lake Port Elevator Company,* Fort-William, *Western Salt Company,* Mooretown, *Dominion Sugar Company,* Chatham, *Dominion Glass Company,* Wallaceburg; *Canada Atlantic Grain Co., Ltd.,* Winnipeg, *Gooderham, Melady & Co., Ltd.,* Winnipeg, *Parrish & Heimbecker,* Winnipeg, *Baird & Botterell,* Winnipeg, E. R. *Weyland & Co.,* Winnipeg.

Les cinq derniers nommés sont des expéditeurs de grain. Il y a une longue liste d'autres communications dont je n'ai pas les détails. Permettez-moi de faire inscrire également une liste de ceux qui sont présents avec moi aujourd'hui pour s'opposer à ce projet:

A. A. Wright, président, *Dominion Marine Association:* Roy Wolvin, président *Montreal Transportation Company:* W. T. Burke, assistant-gérant, *Canada Steamship Lines;* L. A. W. Doherty, gérant du trafic, *Canada Steamship Lines;* J. E. Walsh, gérant du transport, *Canadian Manufacturers Association;* l'honorable H. W. Richardson, *Great Lakes Transportation Company, Fort William Elevator Company, Midland Elevator Company;* D. J. Bourke, *Great Lakes Transportation Company;* R. H. McMaster, *Board of Trade* de Montréal; W. S. Tilston, *Montreal Corn Exchange, Board of Trade* de Montréal; J. T. Tebbutt, *Board of Trade* de Trois-Rivières; W. R. Dunn, *International Harvester Company;* W. W. Near, *Page, Hersey Iron & Tube Company;* W. Henderson, *Canada Salt Company.*

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous ferions mieux d'écouter d'abord tous les témoignages d'un côté.

M. ARMSTRONG, M.P.: Si nous devons terminer aujourd'hui, il faudra écouter un peu tout cela.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les messieurs qui désirent parler tâcheront de se partager les aspects qu'ils veulent exposer. Il est inutile de répéter les mêmes arguments une demie-douzaine de fois.

M. J. E. WALSH, gérant, service du transport, *Canadian Manufacturers' Association*: Il ne reste pas grand'chose à ajouter, messieurs, excepté que lorsque je me suis présenté devant le comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous représentez la *Canadian Manufacturers' Association?*

M. WALSH: Oui.

M. ARMSTRONG, M.P.: Vous ne voulez pas dire que vous représentez toute la *Canadian Manufacturers' Association?*

M. WALSH: C'est ma position, monsieur, gérant du département du transport, de la *Canadian Manufacturers' Association.* Je puis expliquer que nous avons près de 3,500 membres dans notre association, éparpillés par tout le Dominion du Canada, et

des succursales dans les principaux centres; et lorsque M. Armstrong m'a demandé si je représentais les opinions individuelles de tous les manufacturiers, ce serait une entreprise assez difficile. Donc, je présume que je parle seulement au nom de la majorité; il y a des membres de la *Canadian Manufacturers' Association* qui sont en faveur de la réglementation des organisations des agents de transport par voie d'eau. Mais il nous faut considérer cette question dans toute sa largeur. De deux maux, il nous faut nécessairement choisir le moindre. Donc, dis-je, je suis ici aujourd'hui comme le représentant de ce que je crois être la majorité des membres de la *Canadian Manufacturers' Association.*

L'hon. M. GRAHAM: Votre présence ici est officielle, M. Walsh?

M. WALSH: Oui, monsieur; nous avons fait connaître assez amplement notre attitude sur cette question, en 1914 et encore en 1915. Nous croyons encore que ce n'est pas dans les intérêts du commerce que les agents de transport de port à pont soient mis sous la direction de la Commission des chemins de fer. Nous avons pleine confiance dans la Commission des chemins de fer; nous croyons que cette commission fait du bon travail. Mais il y a des raisons, comme M. King l'a démontré qui militent contre le contrôle des convoyeurs par voie d'eau par la Commission des chemins de fer. Une des raisons c'est qu'un tel procédé détruirait complètement le droit de contrat, la liberté du transport. Les voies d'eau sont restées libres afin d'encourager la concurrence. Nous pensons que cette législation, telle que projetée, détruirait, dans une grande mesure, cette concurrence. Je crois que nous avons fait connaître nos raisons en 1914, et j'aimerais qu'on inscrive sur le procès-verbal de cette séance notre témoignage d'alors.

L'hon. M. Graham a soulevé la question relativement au mouvement du grain. Indirectement nous sommes intéressés dans le mouvement du grain. Je veux simplement citer un extrait d'une lettre reçue il y a quelque temps, de la Commission des chemins de fer à ce sujet. La lettre contient une ordonnance rendue par la Commission des chemins de fer en 1905, précisément pour faire face aux conditions que j'ai mentionnées. Ceci a trait à la situation, lorsque les agents de transport par voie d'eau constituent une partie d'une route continue, laquelle situation est prévue par le bill; nous n'y avons aucune objection, d'ailleurs. L'ordonnance est conçue comme suit:

> Au sujet de—
>
> La requête de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc et de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, ci-après appelées "les compagnies", soumise à la Commission en vertu de l'article 275 de la Loi sur les chemins de fer, 1903, demandant l'autorisation d'émettre des avis spéciaux relatifs aux taux dans certains cas, sans au préalable s'adresser à la Commission, qui détermine les taux sur les marchandises qui sont moindres que les taux publiés dans les tarifs des compagnies pour transport à Montréal, applicables au mouvement d'exportation aux ports transatlantiques, lorsque, par suite de l'existence de tarifs océaniques moins élevés à New-York qu'à Montréal, les compagnies trouvent nécessaire de réduire les taux par voie ferrée jusqu'à Montréal, afin de mettre les taux d'entier parcours par voie de Montréal au même niveau que les taux analogues alors en vigueur à New-York.
>
> Sur le rapport et la recommandation du chef du trafic de la Commission.
>
> *Il est ordonné:*
>
> Que les compagnies soient, et par les présentes elles sont autorisées à émettre des avis spéciaux relatifs aux taux, dans les circonstances et conditions exposées ci-dessus; lesdits avis devront porter la désignation "X", et donner en plus du taux de voie ferrée en provenance de Montréal, les taux océaniques du même port.

Il est en outre ordonné:

Qu'une copie de chacun de ces avis spéciaux relatifs aux taux soit déposée chez la Commission sans retard et indique, pour le renseignement de la Commission, le taux océanique pour le départ de New-York qui a rendu nécessaire l'avis spécial sur le taux, ainsi que le taux de voie ferrée jusqu'à Montréal qui aurait été exigé, à défaut de cet avis.

Cette question s'est soulevée par suite d'une plainte que nous avons reçue d'un de nos membres à Chicago, qui se trouvait obligé de payer le taux du tarif publié, tandis que, moyennant ces tarifs de minuit, des taux spéciaux étaient accordés de jour en jour en faveur de ses concurrents. Dans une lettre du chef du trafic de la Commission, en date du 29 janvier 1915, se trouvait l'explication suivante:

Vous verrez sans doute les raisons d'un arrangement qui exempte les agents de transport par voie ferrée de la concurrence de ces taux de concurrence, lesquels, s'ils étaient publiés et exposés, auraient sans doute été utilisés comme base maximum par les concurrents indépendants pour le transport par voie d'eau. *Le but principal était la protection des routes canadiennes contre une concurrence non réglementée.*

Voilà où nous en sommes. C'est aujourd'hui une question de protéger les intérêts canadiens contre l'agent de transport non-réglementé, aux Etats-Unis. Nous n'avons qu'à consulter les rapports de la statistique des canaux pour l'année dernière pour découvrir que 57·99 pour 100 du blé canadien, expédié vers l'est par voie d'eau en 1916, est allé à Buffalo. En d'autres termes, un total de 107,279,977 boisseaux, sur 185,003,667 boisseaux. J'ose dire que la majeure partie de ce grain a été transportée dans des navires américains.

Le Président suppléant: Pourriez-vous dire maintenant quel serait l'effet du détournement, par voie de Buffalo, de cette quantité de grain, lorsque le nouveau canal Welland sera parachevé?

M. Walsh: Je crois que M. King a traité pleinement de cet aspect de la question. Cela dépend, en grande partie, je pense, des navires océaniques. Buffalo a des avantages, et il en aura toujours, en ce qu'il a des ports ouverts durant toute l'année. Cela ne se discute point. Le grain de Buffalo est toujours transporté par voie de Buffalo, et il le sera toujours, je crois.

M. Armstrong, M.P.: J'ai compris, en 1914, que votre grande objection était que les navires américains étaient libres de tout contrôle.

M. Walsh: Oui.

M. Armstrong, M.P.: Si l'on prouve, à votre satisfaction, que les vaisseaux des Etats-Unis sont contrôlés aujourd'hui, vous n'auriez pas d'objection à laisser adopter cet article.

M. Walsh: Permettez-moi de vous demander si vous pensez au *Shipping Board*, qui a été nommé récemment aux Etats-Unis?

M. Armstrong, M.P.: Oui, c'est à lui que je pensais.

M. Walsh: La loi à laquelle vous faites allusion confère à la Commission la direction de l'exploitation.

M. Armstrong, M.P.: Oui; elle lui donne un contrôle absolu.

M. Walsh: Mais, d'après mon interprétation de cette loi, elle n'accorde aucun contrôle sur les taux. Le principal but de la loi, et elle n'a été mise en vigueur que tout dernièrement, est de régir le transport océanique. Cette loi n'influence nullement le transport à l'intérieur. En outre, elle s'applique seulement au trafic entre les Etats, et non au trafic dans les limites d'un même état.

M. Armstrong, M.P.: Je crois que je puis vous contenter là-dessus.

M. WALSH : Si la loi était mise en vigueur sur les Grands lacs, je ne crois pas qu'elle eût quelque effet pour ce qui nous concerne, ni qu'elle mît sous contrôle le trafic sur les lacs.

M. ARMSTRONG, M.P. : Seriez-vous consentants à ce que la Commission des chemins de fer exerce un contrôle analogue à celui dont jouit le *Board* des Etats-Unis?

M. WALSH : D'après mon interprétation de la loi, je ne crois pas que je consente à ce que notre trafic soit contrôlé de cette manière. Je trouve que les conditions ne se ressemblent point du tout à ce point de vue.

M. ARMSTRONG, M.P. : Voilà, en somme, ce que vous avancez depuis des années.

M. WALSH : J'ai protesté contre toute intervention dans les affaires des voies d'eau. Nous disons que ces voies d'eau ont été laissées libres au peuple du Canada, dans le but de faire naître une concurrence de quelque espèce, et je suis convaincu que si vous placez ces agents de transport sous le contrôle de la Commission des chemins de fer vous allez tuer l'initiative à un degré considérable et exterminer le petit convoyeur.

M. ARMSTRONG, M.P. : Vous ne prétendez pas représenter le trafic vers l'est. Vous représentez le trafic vers l'ouest ici aujourd'hui, n'est-ce pas?

M. WALSH : C'est vrai que nous sommes manufacturiers, mais nous sommes intéressés dans le trafic vers l'est.

M. ARMSTRONG, M.P. : Si la Commission n'intervenait pas dans les affaires d'un navire nolisé, vous ne feriez pas d'objection, n'est-ce pas?

M. WALSH : Bien, je ne sais pas. Vous faites une distinction entre ce que M. King appelait l'agent de transport ordinaire et l'agent de transport particulier. Je n'ai pas considéré cet aspect de la question, je n'ai fait qu'envisager la législation telle que préposée ici, et c'est là-dessus que je parle.

L'hon. M. GRAHAM : Je suppose, M. Walsh, que, de fait, le trafic vers l'ouest, tout comme le trafic vers l'est, dépend, pour ce qui a trait aux taux, de la cargaison de retour.

M. WALSH : Absolument.

L'hon. M. GRAHAM : Si vous expédiez une cargaison vers l'ouest, vous pouvez obtenir un taux plus favorable, si vous êtes assuré d'une cargaison pour le voyage de retour.

M. WALSH : Prenez le mouvement du charbon depuis les ports sur le lac Erié jusqu'à la tête des Grands lacs. Dans les temps ordinaires, le charbon est transporté pour un prix variant de 25 à 30 cents la tonne, et cela surtout à cause du trafic vers l'est.

M. SINCLAIR : Pouvez-vous citer l'article de la loi du Congress qui traite du trafic sur les lacs?

M. WALSH : Entendez-vous la loi même qui a créé le *Federal Shipping Board?*

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Avez-vous une copie de cette loi?

M. WALSH : Non, je n'en ai pas. L'organisation en question est une commission récemment nommée aux Etats-Unis, et connue sous le nom de *United States Shipping Board.*

M. SINCLAIR : Pouvez-vous citer l'un quelconque des articles de la loi qui concerne le trafic sur les lacs?

M. ARMSTRONG, M.P. : Je vous donnerai tous les détails. J'ai une copie de la loi.

M. SINCLAIR : Quand est-ce qu'elle a été adoptée?

M. WALSH : La loi a été approuvée le 7 septembre 1916. Elle est destinée, en grande partie, à régir une allocation de $50,000,000 votés par le Congrès pour l'encouragement du trafic par voie d'eau général. Je lirai un article à même un mémoire que j'ai ici, et qui explique la nature des différents articles (il lit) :

> "Les articles 5 à 13 inclusivement, contiennent des dispositions relatives à la construction, à l'achat et au boisement de vaisseaux, le transport de certains

vaisseaux des départements de la Guerre et de la Marine à la Commission, lorsqu'ils s'adaptent aux emplois du commerce; le pouvoir de la Commission de noliser, affréter ou vendre n'importe quel vaisseau à toute personne ou à tout citoyen des Etats-Unis; ainsi que pour ce qui regarde l'enregistrement, l'enrôlement et le permis des vaisseaux; aussi l'autorisation donnée au président de prendre possession de tout vaisseau pour des fins navales ou militaires, lorsque, à son avis, les circonstances le permettent; pour la création, par la Commission, d'une ou plusieurs corporations en vue d'acquérir et d'exploiter les navires marchands; aussi un crédit de $50,000,000 pour la mise en vigueur des dispositions de la loi."

M. Armstrong, M.P.: Vous dites, si je comprends bien, que cela ne touche que le trafic entre les états?

M. Walsh: Oui, monsieur, cela ne s'applique qu'au trafic entre les états. D'après mon interprétation, le trafic océanique était le premier but de cette législation, mais elle devait s'appliquer, et elle s'applique au trafic entre les états.

M. Armstrong, M.P.: Ce sont là les deux buts, à votre sens?

M. Walsh: Oui. La loi ne s'applique pas au trafic qui se fait dans les limites d'un état.

M. Nesbitt: J'aimerais à entendre le sénateur Richardson; il est en mesure de nous faire connaître les réalités de cette question.

L'hon. M. Richardson: Je préfère attendre que vous ayez entendu le *Board of Trade* de Montréal.

M. Ross H. McMaster (représentant du *Board of Trade de Montréal*): Le 28 avril, nous avons envoyé une lettre à M. Robidoux, greffier du comité des Chemins de fer, où nous exposions les opinions du *Board* en disant (il lit):

"Le conseil est d'avis qu'il est inopportun d'appliquer les stipulations de la Loi des chemins de fer relatives aux taux, tarifs et tarifs communs sur le transport des marchandises par voie d'eau entre les ports du Canada.

Il y a bien des raisons qui inclinent le conseil à trouver ce procédé inopportun, dont la principale est la ferme conviction que la juridiction de la Commission des chemins de fer aurait la tendance de limiter la concurrence entre les convoyeurs par voie d'eau eux-mêmes, ce qui, dans la suite, ferait diminuer la concurrence entre les agents de transport par voie d'eau et les chemins de fer. Montréal est située sur une voie d'eau qui s'étend à quelque mille milles jusqu'à l'océan Atlantique et sur une distance d'environ mille milles à l'intérieur jusqu'à Fort-William, et il est essentiellement à l'avantage des marchands de Montréal qu'il n'y ait pas d'empêchement à la concurrence entre les agents de transport par voie d'eau entre eux-mêmes, ou entre eux et les chemins de fer."

Cette partie de la lettre, en tant qu'elle regarde cet article du bill, a été envoyée au comité, et pour vous gagner du temps, ce qui semble s'imposer à cause du retard, ce matin, au commencement, je vous demanderais d'insérer dans le procès-verbal de cette séance les déclarations de deux membres importants du *Board*, faites lors de l'audition en 1914. En cette circonstance, le *Board of Trade* était représenté par M. Johnston et M. McFee.

Le Président suppléant: Faites-en connaître la teneur.

M. McMaster: M. McFee, relativement à l'exportation de grain du port de Montréal, a fait remarquer que, même à cette période si près du début (28 mai), il y avait déjà 30 navires aventuriers nolisés pour quitter le port.

L'hon. M. Cochrane: A destination d'outre-mer?

M. McMaster: Pour des expéditions d'exportation.

L'hon. M. Cochrane: Nous ne touchons pas du tout à cela; cet article ne s'applique qu'au trafic à l'intérieur.

M. McMaster: Toute cette question se tient; à mon sens, le taux à l'intérieur et le taux sur l'océan, tous les frais du transport d'un marché à l'autre doivent être pris en considération. M. McFee a ensuite exposé les déboursés encourus dans le transport du grain.

M. Nesbstt: Votre *Board of Trade* s'y oppose; voilà ce que je comprends.

M. McMaster: Nous y sommes opposés; et si vous ne trouvez pas bien d'entrer dans tous ces détails, et d'accaparer de la sorte le temps du comité, je puis peut-être me dispenser de citer davantage le procès-verbal de 1914 que le comité a sous les yeux.

Le Président: Cela fera partie du procès-verbal.

M. McMaster: Alors sir George Drummond a comparu devant le comité, et il a parlé du projet, faisant ressortir le fait que la position de Montréal à la tête de la navigation océanique, et aussi au pied de toutes les voies d'eau à l'intérieur, serait mise en danger par l'application d'un contrôle quelconque aux taux de transport. Il a dit:

> "Je me prononcerais fort brièvement, en prenant deux principes généraux. Premièrement, que les intérêts commerciaux sont satisfaits de ce qu'ils ont dans ce moment, et qu'ils ne voient aucune raison en faveur d'un changement. Je ne veux pas amplifier ce point. Je le soumets comme étant un fait; et je me crois justifié de le faire. Puis, deuxièmement, que c'est chose très importante pour Montréal d'avoir de la concurrence dans le transport par voie d'eau; l'effet de cette concurrence est de prolonger pratiquement jusqu'à Fort-William le rivage de Montréal. Ce fait est reconnu par les chemins de fer, car, à l'automne, lorsque cette concurrence par voie d'eau est retirée, les taux sur les chemins de fer sont immédiatement haussés."

En traitant de la question aujourd'hui, nous trouverons qu'il n'y a absolument aucune différence dans la situation, et qu'il n'y a aucun précédent, à l'heure qu'il est, qui justifierait la considération de la question relativement au trafic canadien. Il est seulement question du contrôle des convoyeurs sur les lacs qui travaillent de concert avec les chemins de fer sur les voies d'eau et les voies ferrées. La raison de tout cela est parfaitement évidente.

M. Armstrong, M.P.: Avez-vous étudié quelque peu les règlements qui régissent les compagnies de transport par voie d'eau aux Etats-Unis?

M. McMaster: Je n'ai jamais rien entendu qui me porte à croire qu'il existe aux Etats-Unis quelque législation qui réglemente les compagnies de transport par voie d'eau; et s'il y a vraiment quelque chose à ce propos, j'aimerais à l'apprendre. Il y a certains messieurs ici présents qui peuvent nous régler cette question de manière définitive; et je pense qu'on devrait la régler une fois pour toutes, car elle est survenue déjà plusieurs fois.

L'hon. M. Richardson: J'exploite le transport des deux côtés de la frontière; de l'autre côté, il n'y a point de restriction sur les taux des navires.

M. McMaster: J'ai exposé ici brièvement mes vues sur la proposition de placer sous le contrôle de la Commission des chemins de fer les agents de transport sur les lacs (il lit):

"Requête demandant de placer sous la juridiction de la Commission des chemins de fer les agents de transport sur les lacs.

"Objections.

"Il n'y a apparemment aucun précédent à l'appui du projet, hormis dans le cas de ces navires des lacs qui sont la propriété des compagnies de chemin de fer, et où la compagnie établit des taux peu élevés, lorsqu'il y a concurrence contre un trafic de voie ferrée.

" Le contrôle par la Commission des chemins de fer de tous les taux sur les steamers et de transport des marchandises par voie d'eau sera injuste à l'égard des expéditeurs et des consignataires de marchandises, ainsi qu'à l'égard des navires de transport. Comparativement aux taux de transport par voie ferrée, il faut baser les taux relatifs sur une disparité qu'on peut déterminer avec précision et d'une manière intelligente. Il ne semble pas qu'on puisse faire cela, car les unités occupées au transport par voie d'eau varient sous le rapport de la capacité, de la vitesse, des frais de service, de la durée du chargement et du déchargement, et il serait peu sage d'entraver la faculté qu'a un *cargo-boat* à vapeur moderne d'obtenir du trafic, en établissant des taux concordant aux frais des vapeurs impropres, moins économiques, à mettre en service.

" Cette question n'est pas une question de contrôle de taux, mais c'est une étude fondamentale impliquée dans l'exploitation d'installations ou d'industries, dont l'établissement ou l'exploitation heureuse dans leurs localités respectives est d'abord basée sur la possibilité d'obtenir un transport à bon marché par voie d'eau, et dont la faculté de concurrence d'après les taux contrôlés serait absolument entravée. Les taux de transport imposés sur les cargaisons de beaucoup de produits fondamentaux et essentiels, tels que le blé, l'avoine, la graine de lin, le charbon, le ciment, le bois de construction, la fonte, le pétrole, le sucre, les produits chimiques, le bois de pulpe, et une quantité innombrable de marchandises à demi fabriquées ou fabriquées doivent comprendre le minimum de taux non contrôlés, à moins de renverser tout le système commercial concernant les intérêts agricoles, manufacturiers et commerciaux.

" Les voies de transport sont différentes, les conditions diffèrent, les facilités de têtes de lignes diffèrent, la durée du chargement et du déchargement varie suivant le vapeur, le produit et l'emballage. De plus, d'autres agents sur lesquels les taux seraient établis varient sous tant de rapports que la détermination régulière des taux est un problème impossible. La situation du consommateur et du fabricant serait atteinte à leur détriment, par suite de l'impossibilité de fixer des taux de charte pour le trafic spécialement favorable et en grandes quantités. En outre, le consignataire et l'expéditeur de marchandises canadiens seraient mis dans une position désavantageuse, par comparaison avec les avantages dont peuvent jouir les expéditeurs et les consignataires de marchandises aux Etats-Unis.

" Il n'existe pas de contrôle sur les navires de transports américains. Par conséquent, dans ce pays-ci, les facilités varieraient suivant les conditions qui règnent aux Etats-Unis, et on éliminerait la concurence libre. En ce qui concerne le commerce canadien, on occasionnerait un grave inconvénient à tous les intéressés, et le public canadien ne pourrait obtenir les avantages voulus, qu'il devrait retirer des dépenses faites par le gouvernement en vue du développement de nos voies d'eau et de notre réseau de canaux.

" Il n'y a pas de raison justifiant la suppression des taux de concurrence par voie d'eau. Ces taux devraient être libres pour tous les intéressés, tout comme les eaux sont libres et gratuites, et il devrait exister une liberté complète au sujet des taux qui peuvent être établis.

" Pour ce qui nous regarde, en particulier, cela placerait cette compagnie dans une situation très désavantageuse, à cause de la faculté de la concurrence américaine d'obtenir des taux spéciaux et de noliser des chargements de *cargo-boats*. Nous savons qu'on a demandé des taux de $3\frac{1}{2}$ à $3\frac{3}{4}$ par 100 livres pour des produits d'acier, de Chicago à la tête des lacs, comparativement au taux ordinaire d'environ 10 cents. Nous transportons six à sept cent mille tonnes de minerai dans une saison, et nous serions dans une posture très désavantageuse, si nous ne pouvions obtenir ce qui est connu sous le nom de taux le plus élevé des ports des lacs, en concurrence avec les usines américaines. Certains grands intérêts, comme la *United States Steel Company*, possèdent leurs propres navires à vapeur, ce qui leur permet d'obtenir, au prix coûtant, le transport par voie d'eau. Au Canada, la *Dominion Iron and Steel Company* possède des vapeurs, ce qui lui permet de contrôler ses propres taux de transport, de Sydney à la tête des lacs.

ANNEXE No 2

" Cette même compagnie peut aussi expédier des cargaisons de produits de fer et d'acier, de Sydney, par voie de Panama, à des endroits de la côte de la Colombie-Britannique, et on éprouverait un inconvénient sensible, si on ne pouvait obtenir des taux spéciaux contre cette concurrence, ou en concurrence avec les taux américains, par voie de New-York et de Panama. Ces taux varient de temps à autre. En contrôlant les taux de transport par voie d'eau sur des cours d'eau navigables, avec débouchés jusqu'à la mer, la question toute entière devient immédiatement impliquée avec les taux de l'univers et la concurrence de toute provenance. La situation serait impossible, si les navires désirant obtenir des cargaisons de retour par toute voie de transport subissaient des préjudices, par suite des restrictions qui nuisent au service économique et qui empêche le consommateur de réaliser en définitive, une économie. Dans la recherche des commandes de fer et d'acier, la question du taux de transport est souvent un facteur décisif pour déterminer si on peut obtenir ou retenir le trafic au Canada, et toute restriction à la faculté d'utiliser les facilités de transport par voie d'eau équivaudrait à empêcher le développement régulier du commerce de ce pays, et préjudicierait à la situation des ouvriers de ce pays.

" A tous les points de vue, il ne semble pas exister de système possible ou pratique, et il ne semble pas non plus y avoir lieu d'exercer quelque action à cet égard.

En ma qualité de représentant de la *Steel Company* du Canada, qui possède des aciéries à différents endroits, dans ces environs, je pourrais affirmer qu'une usine en particulier, celle de Hamilton, serait placée dans une situation particulièrement désavantageuse, si elle ne pouvait être sur le même pied que les usines américaines et obtenir des taux avantageux sur le minerai provenant du nord du lac Supérieur, à destination de notre aciérie d'Hamilton. De plus, si nous ne pouvions bénéficier des taux courants établis chaque saison, et qui varient avec les conditions, nous nous trouverions, dans ce cas, dans une position désavantageuse pour faire face à la concurrence des aciéries américaines, qui vendent dans ce pays. Nous voulons être en mesure de débattre ces questions avec les intérêts de transport, afin d'obtenir les meilleurs taux possibles, dans le but de nous permettre de faire face à la concurrence.

L'hon. M. Cochrane: L'idée ne sera pas de diminuer les taux, mais d'enrayer leur augmentation. En effet, M. King nous a appris que les navires étaient rares et que les taux avaient, par suite, fortement été élevés, tandis que s'il y avait eu beaucoup de navires, cette augmentation des taux ne se serait pas produite.

M. McMaster: Cette question trouvera elle-même sa' solution; ces eaux sont libres; il s'agit simplement de faire un placement dans un, deux ou trois vapeurs pour permettre à un homme de participer à ce trafic, et si les taux sont aussi brillants et rémunérateur, les gens consentiront à placer leur capital dans cette entreprise; le trafic est libre, et toute personne peut y participer.

L'hon. M. Cochrane: On a affirmé que les chemins de fer avaient doublé leurs taux. Les chemins de fer ont réussi à doubler leurs taux, bien que les frais d'exploitation des chemins de fer aient accusé une augmentation, tout autant que les frais de service des vapeurs.

M. McMaster: Si je comprends bien, cette question n'implique pas les frais d'exploitation des chemins de fer, mais la condition:

> " Et en tant que la Commission les juge applicables, les dispositions de la présente loi relatives aux taux, tarifs et tarifs communs s'étendent et s'appliquent à tout le trafic des marchandises transportées par un navire, d'un port ou lieu du Canada à un autre port ou lieu du Canada."

Cela n'implique pas une considération des frais de service par le chemin de fer, ni par la compagnie de navigation.

L'hon. M. Cochrane: J'affirme cependant qu'on a fait observer devant ce comité que les taux avaient été doublés, à cause de la rareté des navires. Je soutiens que les

frais d'exploitation des navires n'ont pas augmenté dans une plus grande proportion que les frais d'exploitation des chemins de fer, et les chemins de fer ne sont pas autorisés à augmenter leurs taux, bien que l'exploitation leur coûte beaucoup plus cher.

M. McMaster: Il va sans dire que les compagnies de navigation ne pourraient pas élever leurs taux au-dessus des taux des chemins de fer, afin d'obtenir du trafic. Je ne vois pas que la question pivote d'aucune façon sur la question du coût. Il s'agit de savoir si nous allons placer les navires sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, en ce qui concerne les taux et les tarifs.

M. Armstrong, M.P.: Nous avons entendu parler de la rareté des navires. Il y a également rareté de wagons de chemins de fer.

M. McMaster: Je n'ai pas mentionné la rareté des navires; c'est le ministre qui en a fait mention. Par exemple, en vue d'obtenir le trafic de l'Ouest, nous faisons concurrence aux intérêts de la *Steel* à Sydney, qui possèdent leurs propres vapeurs et peuvent expédier leurs produits en vrac, directement de Sydney à la tête des lacs, déchargeant leurs marchandises à cet endroit, au prix de revient du transport.

L'hon. M. Cochrane: Mais vous avez le même privilège.

M. McMaster: Je sais que nous l'avons, mais nous ne pourrions contrôler un agent de transport qui serait en même temps vendeur. La *United States Steel Corporation* met en service ses propres navires jusqu'à la tête des lacs. Elle contrôle ses taux, et vous ne pourriez les contrôler. Prenez l'expédition de produits de Montréal ou de Hamilton par voie du canal de Panama. Vous aborderiez une question de taux océaniques qui s'appliqueraient de New-York à la côte du Pacifique. Ces taux varient de temps en temps, suivant la situation, car ces taux sont influencés par le nombre de navires de l'univers. Ce mémoire énonce en outre:

> "En contrôlant les taux de transport par voie d'eau sur des cours d'eau navigables, avec débouchés jusqu'à la mer, la question toute entière devient immédiatement impliquée avec les taux de l'univers et la concurrence de toute provenance. La situation serait impossible, si les navires désirant obtenir des cargaisons de retour par toute voie de transport subissaient des préjudices, par suite des restrictions qui nuisent au service économique et qui empêchent le consommateur de réaliser, en définitive, une économie. Dans la recherche des commandes de fer et d'acier, la question du taux de transport est souvent un facteur décisif pour déterminer si on peut obtenir ou retenir le trafic au Canada, et toute restriction à la faculté d'utiliser les facilités de transport par voie d'eau équivaudrait à empêcher le développement régulier du commerce de ce pays et préjudicierait à la situation des ouvriers de ce pays."

M. Tilston parlera au nom du *Montreal Corn Exchange.*

M. W. S. Tilston: Je représente à la fois le *Board of Trade,* de Montréal et le *Corn Exchange,* de Montréal; mais comme M. McMaster a expliqué la situation du *Board of Trade,* je parlerai au nom du *Corn Exchange.* Cette association se compose d'hommes éminents de Montréal, de marchands et d'exportateurs et leurs vues sont exprimées dans une très courte résolution conçue dans les termes suivants:

> "Les intérêts locaux et d'exportation de grain sont très fortement opposés à toute réglementation ou à tout contrôle des taux de transport par voie d'eau de l'intérieur, qui aurait pour résultat, si on adoptait le présent projet, de supprimer la concurrence parmi les navires de transport et, par suite, de faire disparaître un frein sur les taux de transport par voie ferrée.
>
> "L'application de taux uniformes de transport par voie d'eau aurait certainement pour effet de concentrer les intérêts de navigation entre les mains des grandes compagnies et ruinerait les petites compagnies, auxquelles le service irrégulier et le manque d'équipement ne donneraient pas droit aux taux uniformes. Une autre objection très grave au projet de réglementation des

taux de transport par voie d'eau est que les Etats-Unis pourraient, en tout temps, car ils n'ont pas l'entrave d'une réglementation, demander un taux moins élevé pour obtenir le transport du grain. Ils sont libres de transporter le grain canadien, de ports canadiens à des ports américains, et tout grain, de ports américains à des ports canadiens, sans restriction sur le taux ni sur le service.

" En ce qui concerne le commerce de grain du Canada, les marchands de grain de cette ville sont unanimement d'avis que l'adoption du projet de loi militerait très sérieusement contre les intérêts, tant des producteurs que des expéditeurs. Par conséquent, cette association recommande fortement la modification de la loi des chemins de fer, en retranchant l'article qui propose la réglementation des tarifs des navires de transport."

Il n'y a pas le moindre doute que les voies d'eau font la concurrence aux chemins de fer et qu'elles influencent les taux de chemins de fer. M. Bosworth, le vice-président du chemin de fer Pacifique-Canadien, en rendant témoignage dans la cause des taux de l'Ouest, a fait observer: " Le chemin de fer Pacifique-Canadien n'établit pas de taux à l'est de Fort-William; les compagnies de navigation établissent ces taux pour nous." Le projet de mettre les taux des compagnies de navigation sous la juridiction de la Commission signifie, d'abord, que les compagnies de navigation devront déposer un tarif sur tout trafic transporté, avant de pouvoir exiger un taux. Cela signifie encore que si le taux accusait une augmentation, ces compagnies seraient obligées de donner un avis de trente jours avant d'appliquer ce tarif, et si le tarif accusait une diminution, elles seraient aussi tenues de donner un avis de quatre jours avant de pouvoir le diminuer. En présence de ces dispositions, il me semble que les compagnies de navigation auraient la grande prudence d'établir des taux assez élevés pour réussir à s'en tirer, si elles étaient prises à parti, à cause d'extravagance ou de distinction, ou afin d'expliquer la raison pour laquelle elles n'ont pas donné l'avis prévu à l'article. Je suis très fortement d'avis que tout contrôle exercé par la Commission sur les taux des compagnies de navigation restreindrait la concurrence avec les compagnies de navigation, ainsi que dans les taux de transport par voie ferrée et par voie d'eau.

M. Nesbitt: Pourquoi dites-vous que cela aurait pour effet de ruiner les petites compagnies de navigation?

M. Tilston: C'est au sujet du transport du grain. Vous savez qu'il existe de grands navires modernes destinés au transport du grain, ainsi que des navires démodés servant à cette fin?

M. Nesbitt: Oui.

M. Tilston: L'assurance est plus élevée sur les petits navires.

M. Nesbitt: Vous acceptez comme fait que la Commission des chemins de fer déterminerait un taux si bas que cela les ruinerait?

M. Tilston: Je ne sais pas ce que ferait la Commission. Il est dit à l'article que les règlements tels qu'applicables aux chemins de fer s'appliqueront également aux vaisseaux en tant que le jugera la Commission. Personne ne sait ce que cela veut dire. Nous savons que nous pouvons conclure des arrangements avec les services de transport par vaisseaux de manière à ce que les choses marchent le mieux possible. Je parle maintenant au nom du *Corn Exchange*.

M. Sinclair: La baisse du taux vous est toujours agréable?

M. Tilston: Certainement.

M. Sinclair: Et vous pensez que cette intervention vous obligerait à payer des taux plus élevés pour le service?

M. Tilston: Autant sur le service maritime que sur le service des chemins de fer. Cela tendrait à élever et les taux de transport maritime et ceux du transport par voie ferrée.

L'hon. M. RICHARDSON: L'impression est ici que les Américains ont un taux couvrant le transport maritime et le transport par chemins de fer. Cela est absolument faux. Ils acceptent le taux qu'ils peuvent obtenir. Je suis le propriétaire de vaisseaux américains. Mon prix est de $1 la tonne, ou peut-être $1.25, selon que je puisse obtenir, et il n'existe pas de règlement à ce sujet. Le gros navire peut faire le transport à meilleur marché que le petit vaisseau. Il y a dans ce commerce beaucoup de gens qui ne peuvent accepter le service d'un vaisseau qui pourrait porter 350,000 boisseaux, et vous pouvez constater que le gros vaisseau peut transporter à un taux inférieur à celui qu'exige le petit vaisseau. Ces vaisseaux sont construits pour un commerce spécial. Il y a des ports de mer qu'un gros navire ne voudra pas approcher, et il y a d'autres ports où un petit vaisseau abordera plus facilement que le gros navire. Il n'y a pas de profit dans le commerce du grain, si vous avez à acheter, à vendre, à payer le transport, etc., au même moment. Vous ne pouvez pas réaliser de profit. C'est la fluctuation dans le commerce qui rend le profit possible. Il y a les frais d'échange; il y a la perspective d'obtenir une légère diminution dans les taux de transports. Le marché offre aussi ses perspectives, et toutes ces choses réunies permettent au marchand de grain de vendre en Europe et d'acheter à Winnipeg. Des règlements sévères en cette matière enlèveraient certainement toute marge possible. Je ne crois pas qu'il existe aujourd'hui un seul homme qui puisse réellement acheter et vendre, payer ses frais de transport, etc., en même temps et réaliser un profit passable.

M. NESBITT: De fait, lorsqu'il reçoit une commande ou une demande pour une certaine quantité de grain, que fait-il?

L'hon. M. RICHARDSON: On m'offre du grain devant être expédié en juillet, c'est-à-dire la nouvelle récolte aux Etats-Unis; il surgit alors un calcul important: quels seront les taux probables de transport en ce mois de juillet? Vers quelle date la moisson aura lieu? Quelle quantité de grain y aura-t-il à transporter? Ce sont l'approvisionnement et la demande qui dictent les taux de transport. S'il y a plus de grain à transporter qu'il y a de bateaux de transport, le prix augmente; s'il y a moins de grain à transporter qu'il y a de bateaux de transport, les taux diminuent. Il y a spéculation, par conséquent, dans chacune de ces lignes. On nous offre peu de grain du mois de mai ou du mois de juin. Le vendeur dit qu'il mettra son grain sur le marché au mois de juillet, et vous-mêmes l'offrez pour le mois de juillet parce que l'acheteur européen est tenu de faire son calcul d'avance. Il achète du grain du mois de juillet et vous calculez quels seront vos taux pour le mois de juillet. Il y a variation. Celui qui offre à meilleur marché en Europe—et en temps normal, à tous les soirs, il y a une centaine de marchands offrant leurs marchandises à vendre, ceci se fait par câble,—un veut expédier par Buffalo, un autre par Montréal, un autre par Buffalo-New-York, un autre par Buffalo et Baltimore—toutes ces choses sont calculées et celui qui offre au plus bas prix est celui qui a la vente. Il n'y a pas de favoritisme, il importe que vos prix soient les plus bas, sinon vous ne pouvez vous attendre à faire des affaires.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: On a déjà pourvu à la chose. C'est dans l'ancienne loi et tout le monde en est satisfait. Il s'agit maintenant de la question du transport à l'intérieur.

L'hon. M. RICHARDSON: Je ne vois pas comment on pourrait étudier cette question. Il y a des saisons dans l'année où les vaisseaux peuvent transporter assez rapidement, surtout en été. Un vaisseau peut, en été, faire trois voyages aller et retour, tandis qu'en automne, il n'en peut faire que deux. Un taux peut bien être raisonnable en été, et peut-être aussi au printemps. Mais supposons que la moisson soit retardée, comme la chose est arrivée dans l'Ouest, l'année dernière, par exemple: supposons que l'on commence à entrer le grain en abondance au mois de novembre et pendant la première moitié de décembre, et que vous auriez un taux assez bas pour satisfaire les exigences de l'été, et que la température devienne froide et rude, qu'est-ce que font ces vaisseaux? Ils abordent et déchargent votre grain à Fort-William, et laissent aux ban-

ANNEXE No 2

ques la tâche de retenir ce grain jusqu'au printemps suivant. Les vaisseaux ne marcheront pas à moins de réaliser des profits; vous ne pouvez pas établir un taux fixe.

Aussi, l'accès à l'eau est libre à tout le monde. Vous pouvez charger un vaisseau norvégien à Fort-William et faire livrer sa cargaison en Norvège ou en Angleterre. Il y aura beaucoup de vaisseaux norvégiens qui viendront à Fort-William après la guerre. Vous ne pouvez exercer aucune juridiction sur ce vaisseau; un vaisseau américain peut faire rade à Fort-William et prendre sa cargaison pour Buffalo, et vous n'avez pas droit à juridiction sur ce vaisseau.

L'hon. M. COCHRANE: Pourquoi pas?

L'hon. M. RICHARDSON: Ce que le gouvernement s'efforce de faire, c'est de promouvoir la construction des navires qui remplaceront les bateaux qui ont été coulés par des sous-marins, non pas créer des embarras aux propriétaires de vaisseaux mais pour les encourager, de toute manière possible, à reconstruire pour remplacer les vaisseaux qui ont été perdus. En plaçant un semblable projet de loi dans les statuts, vous mettez sans doute dans un embarras considérable tous les constructeurs de vaisseaux sur les Grands lacs. Messieurs, je vous remercie.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce qu'il y a encore quelqu'un qui désirerait parler sur cette question de transport maritime?

M. ARMSTRONG: Ne pourrait-on pas se rencontrer cet après-midi vers les quatre heures dans la salle du comité des chemins de fer, et y discuter cette question de manière à en finir? Je propose que le comité agisse ainsi.

M. KING, C.R.: J'allais justement dire qu'il ne serait que juste à l'égard de ceux qui sont venus de loin, d'avoir une autre réunion de ce comité aujourd'hui, et nous donner l'occasion de réfuter les arguments amenés à l'encontre de nos opinions.

L'hon. M. COCHRANE: Je ne vois pas d'objection à ce projet de nous réunir de nouveau à quatre heures.

La motion est acceptée. Le comité ajourne.

Le comité se réunit de nouveau à 4 heures p.m.

Le PRÉSIDENT: Nous allons commencer la discussion au point où nous l'avons discontinuée ce matin. Est-ce qu'il y a quelqu'un ici à part ceux que nous avons entendu ce matin, qui désire se faire entendre contre la dernière partie de l'article 358?

M. FRANCIS KING, C.R.: Il y a ici un grand nombre de personnes qui auraient quelque chose à dire; quelques-uns préféreraient dire un mot au comité après avoir entendu ce qui a été dit en faveur de l'article tel qu'il est, mais il y en a d'autres qui aimeraient à parler dès maintenant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que le comité est d'avis qu'un temps raisonnable soit accordé à ces messieurs pour la réplique aux arguments amenés par ceux qui sont en faveur de l'article.

M. KING, C.R.: M. Roy Wolvin voudrait parler tout de suite.

M. ROY M. WOLVIN, président de la *Montreal Transportation Co.:* Je voudrais d'abord répliquer à une question que M. Cochrane a posée ce matin. Il a demandé comment il se faisait que tant de grain était expédié de Duluth et Chicago à Buffalo. La raison en est que pratiquement tout le grain expédié sur les lacs aujourd'hui, l'est par le gouvernement impérail.

L'hon. M. COCHRANE: Je voulais parler des expéditions faites il y a deux ou trois ans.

M. WOLVIN: Les questions que nous discutions ce matin avaient plutôt trait à la durée de temps pris par les chargements et les déchargements aux élévateurs à grain, ainsi qu'aux facilités de transport par eau, dans le charroyage du grain par service

maritime. On doit se rappeler que ces chartres sont faites longtemps d'avance, trois, quatre et cinq mois, pour la plupart, et en faisant ces chartres au moment où le propriétaire du vaisseau, qui est à décider ses taux, calculera un taux auquel il réalisera un profit, prenant en considération le nombre de jours pendant lesquels son vaisseau sera engagé dans le transport d'après la chartre. Il n'est pas le transporteur régulier; il n'a pas fixé de route régulière entre différents ports et n'est pas connu comme transporteur régulier en vertu de la loi de transport, mais il calcule combien de jours il lui faudra pour faire un certain voyage. Tout ce qu'il a à vendre c'est le temps de son vaisseau; un certain voyage lui prendra dix jours, et il sait qu'il peut faire ce voyage pour la somme de tant, et si ce voyage prend quinze jours il sait que cela lui coûtera plus d'argent. Tout simplement il vend le temps de son vaisseau comme le marchand vend n'importe quel article. Le navire transporteur de marchandises en vrac sur les lacs est rien autre chose qu'un vapeur faisant un service irrégulier et n'est pas reconnu comme transporteur à courses régulières. Un grand nombre de ces vaisseaux sont construits de telle sorte qu'ils sont mieux outillés pour le transport du fer et du charbon. Une grande compagnie construira un vaisseau sachant qu'elle a en mains un commerce qui l'utilisera. Ce bateau aura à se soumettre aux décisions de la Commission des chemins de fer en vertu des dispositions de cette loi. Au lieu de servir à des entreprises privées, il servira à des fins publiques. En ce qui concerne le déchargement du minerai et du charbon des vaisseaux quelques-uns de ceux-ci peuvent décharger pour 3 ou 4 sous la tonne pour la main-d'œuvre, tandis que dans le cas de quelques bateaux, il en coûte jusqu'à 20 sous. La même chose s'applique au transport du grain. Le vaisseau qui pourra transporter 380,000 boisseaux de grain peut transporter ce grain à un taux beaucoup moins élevé que le bateau qui porte une cargaison plus petite. Cependant, le gros vaisseau ne pourrait pas rendre les mêmes services que le petit bateau. Un expéditeur peut avoir une petite quantité de grain à expédier et il doit avoir un vaisseau spécial pour le transporter. Un autre peut avoir 2,000,000 de boisseaux de blé "Northern" n° 2, peut utiliser n'importe quel gros vaisseau pour le transport de son grain. Certaines compagnies demandent des petits vaisseaux; d'autres en veulent de plus grands. Il serait difficile à dire quel pourra être le taux maximum raisonable et quel pourra être le taux minimum raisonnable. La grande difficulté sera de déterminer le point de départ. En étudiant cette question du transport du grain qui semble être une affaire de grande importance, j'aimerais dire que la quantité du grain et du minerai qu'un vaisseau canadien peut porter ne se chiffre pas à plus de dix pour cent du transport total qui s'effectue sur les Grands lacs. Lorsque vous faites affaire avec ce vaisseau, vous ne devez pas oublier qu'il n'a à sa disposition que dix pour cent du transport. J'ose croire que 7 pour 100 du total de ce commerce est libre à compétition avec les vaisseaux américains qui ne voudraient ni ne pourraient être contrôlés par notre Commission. Ainsi, de 100 pour 100 des affaires qui se font sur les lacs, trois pour cent seulement représentent les affaires faites par les vaisseaux canadiens. Ces trois pour cent représente à peu près tout le transport du grain. Par conséquent votre législation ne se rapporte, à vrai dire, qu'à 3 pour 100 du trafic sur les Grands lacs, et probablement à 30 pour 100 du transport qui se fait par des vaisseaux canadiens.

La question a été posée, à savoir pourquoi et comment le taux était augmenté. Je ne crois pas que les taux aient été augmentés; je pense même qu'ils ont été diminués. Le vaisseau ne reçoit pas le même prix proportionnel pour le grain, au port, qu'il touchait en 1914, lorsque la guerre fut déclarée.

Le cultivateur reçoit probablement trois fois le prix qu'il touchait autrefois, et le coût de production n'a certainement pas augmenté d'une manière sensible. Le coût de fonctionnement d'un vaisseau a augmenté de 75 pour 100 à l'heure actuelle, et les taux de transport ont doublé.

Le taux du transport du grain est contrôlé par les vaisseaux américains; c'est le surplus qui fixe les taux: si nous avons ici une bonne récolte avec un surplus de grain à exporter de 80 millions de boisseaux, c'est le prix de ces 80 millions de boisseaux qui fait le prix sur la récolte. A l'heure actuelle nous avons un surplus dans le nombre de

vaisseaux canadiens servant à transporter le grain de Buffalo. Lorsque les affaires sont tranquilles, et que nos vaisseaux canadiens sont à l'ancre en été, les vaisseaux américains sont engagés continuellement dans le transport de leur minerai et leur charbon. Alors, lorsqu'arrive le mois de septembre, les vaisseaux américains s'en viennent ici, après avoir fait le transport de leur nimerai, et font le tranport de notre grain en réalisant un profit au taux de un sou et demi le boisseau. Le commerce américain a maintenant augmenté, et les taux s'élèvent dans le pays voisin, de sorte que les Américains n'offrent plus leurs bateaux pour le transport de notre grain. Je ferai cette déclaration que hier nous avons offert le service de Port-Arthur et Fort-William à la baie Georgienne à 1½ sou de moins que le taux à Buffalo. Nous pouvons envoyer le même vaisseau canadien moyennant les taux qu'exigent les vaisseaux américains. Comme vous le voyez, nous sommes limités en ce qui concerne le stricte commerce canadien que nous pouvons effectuer.

M. Armstrong, M.P.: N'est-il pas vrai que le *Globe*, par exemple, le 14 mai dernier, disait que les expéditeurs de grain payaient 6½ cents à Buffalo?

M. Wolvin: Oui, ils peuvent bien payer 6½ sous le matin et 4 dans l'après-midi. Un propriétaire doit être familier avec les conditions et il est tenu de se mettre à l'abri lorsque les conditions changent.

M. Armstrong, M.P.: Comment se fait-il qu'entre le 8 et le 10 mai, à une époque où il y avait beaucoup de glace dans les lacs supérieurs, vous ne receviez que 4½ cents?

M. Wolvin: Les vaisseaux faisaient alors leurs premiers voyages sur les lacs; peut-être y avait-il 250 vaisseaux qui étaient entrés en même temps pour le transport du minerai. La question du transport du minerai n'était pas encore tout à fait réglée. Il y a toujours plus de vaisseaux qu'il n'en faut aux premiers voyages. Ils sont chargés et mis en route; les autres sont chargés de grain ce qui règle le cas d'une congestion dans le transport. Ce premier voyage était gratuit pour le transport du grain; ils sont montés jusqu'au Sault et se sont trouvés pris dans les glaces. Ils étaient anxieux de retourner à l'exécution de leur contrat; ils ont perdu deux ou trois semaines de temps précieux à cause des glaces. Ces personnes avaient des contrats qui d'après eux les tiendraient occupés pendant toute la saison sur le côté américain. Ils n'auraient eu que du minerai et du charbon à transporter. Ce genre d'affaires est manipulé à Cleveland, où les expéditeurs les nourrissent pendant la saison morte. Il y a des compagnies qui ne font que le transport d'une seule cargaison de blé dans la saison. Celui qui obtient un contrat pour le transport sur une route donnée est celui qui vous appelle au téléphone et vous dit: Qu'est-ce que tel ou tel vaisseau doit faire ensuite, de sorte qu'en vous tenant occupés dans le transport pendant toute l'année, il obtient ainsi toujours la préférence. C'est lui qui est en mesure de vous payer à tout temps, ainsi il va se procurer les services de votre vaisseau. Ils payent $1.50 la tonne de minerai pour le service d'un bateau qui sera continuellement engagé jusqu'au 1er de septembre. A cette condition, les bateaux font plus d'argent que s'ils n'avaient que 6 sous, et c'est pourquoi les taux sont élevés.

M. Armstrong, M.P.: Est-ce la coutume de hausser ces taux lorsque le risque des glaces est plus grand?

M. Wolvin: Dès que l'expéditeur a besoin d'un vaisseau—c'est là la beauté de ce système de transport irrégulier—lorsqu'il a besoin d'un bateau il est en mesure de payer, et il payera, les taux du transporteur.

M. Armstrong, M.P.: Et vos compagnies reçoivent davantage; il n'y a pas de limite à ce que vous pouvez demander de ces expéditeurs.

M. Wolvin: Nous sommes limités en ceci par les vaisseaux américains. Nous demandons un cent et demi de moins.

M. Armstrong, M.P.: Lorsque les vaisseaux américains étaient en compétition avec vous, les 8 et 9 mai, vous avez offert un taux bien plus bas que celui que vous offrez aujourd'hui de Supérieur à Buffalo.

M. WOLVIN: C'est le taux américain, monsieur; ce n'est pas le taux canadien; aucun taux semblable n'a été payé pour un vaisseau canadien cette année.

M. ARMSTRONG, M.P.: Le *Globe* en a fait la déclaration.

M. WOLVIN: C'est inexact; aucun vaisseau canadien n'a reçu 5¾ cents cette année.

M. NESBITT: Qu'ont-ils reçu?

M. WOLVIN: Ils ont commencé à 4½ et ont reçu jusqu'à 5 cents.

M. ARMSTRONG, M.P.: Voici le rapport du *Globe* en date du 10 mai: Cleveland, le 7 mai, de 5½ à 5, 4½ pour juin; 5½ pour le second voyage. Le 15 mai, le *Globe* rapportait de Cleveland, le 14 juin les expéditeurs de grain demandaient 6¼ à Buffalo.

M. WOLVIN: Lorsque vous entreprenez de réglementer ce qui est donné dans le *Plain Dealer*, de Cleveland, vous traitez des conditions telles qu'elles existent dans les Etats-Unis, et non pas dans celles du Canada.

M. KING: Il s'agit du taux du lac Supérieur.

M. WOLVIN: Ce journal réfère aux affaires des Etats-Unis, et c'est l'endroit où sont fixés les taux canadiens en ce qui concerne le transport du grain. Maintenant, si vous adoptez quelque changement à la loi par lequel vous exposez nos bateaux canadiens à quelqu'embarras en déterminant leurs taux, vous allez par là leur imposer des désavantages sérieux si on compare leur situation avec celle des vaisseaux américains. Au delà de 60 pour 100 de nos chargements de grain vont à Buffalo. A l'heure actuelle, les vaisseaux canadiens transportent le grain à Buffalo. Il y a actuellement des vaisseaux canadiens en route pour Buffalo et chargés d'un million de boisseaux de grain, pour la raison qu'ils ne peuvent pas le transporter dans aucun port canadien. Aujourd'hui le taux sur le grain expédié de Fort-William à New-York, via Buffalo, est de 12·6 sous le boisseau, tandis que ce même taux à Montréal est de 10·1 sous, ce qui indique une différence de 2½ sous le boisseau.

M. NESBITT: Pourquoi le grain ne serait-il pas transporté par voie de Montréal?

M. WOLVIN: On a soulevé ce point bien des fois; c'est parce que nous n'avons pas les facilités de transport océanique de Montréal; on devrait avoir deux ou même trois fois les facilités que nous y avons aujourd'hui. Cette année, nous avons à faire face à une situation assez curieuse. J'étais d'avis que nous devrions avoir des vaisseaux transatlantiques pour toutes les expéditions que nous pourrions y faire, à cause du fait que le gouvernement impérial nous a enlevé tous les vaisseaux, mais quelque chose a empêché la réalisation de ce projet. Un grand nombre de nos vaisseaux qui devraient voyager sur le Saint-Laurent vont à New-York pour des cargaisons de munitions. Il n'y a aucune raison, cependant, pourquoi il ne devrait pas y avoir une plus grande somme d'activité dans le port de Montréal, parce que nous avons les bateaux sur les lacs supérieurs pour transporter les chargements à ce dernier port.

Laissez-moi vous dire que les vaisseaux canadiens ont été construits par entreprises privées et avec le capital des particuliers, et lorsqu'un homme entreprend de construire un bateau, il lui faut nécessairement entrevoir un profit assez considérable ou bien il ne le construirait pas. Depuis la déclaration de la guerre actuelle, au delà d'un tiers de notre flotte marchande de l'intérieur a été attachée au transport océanique. Les vaisseaux ainsi détournés ne nous seront pas retournés, mais il y a un nombre suffisant de vaisseaux sur les Grands lacs pour prendre soin de toutes les expéditions ou chargements destinés au port de Montréal.

Une grande compagnie comme la *Hamilton Steel and Wire Company* ne se sentirait pas libre de construire des bateaux pour le transport de son propre minerai et charbon à moins qu'elle ait pleine liberté d'agir sans en être empêchée par des règlements déraisonnables. Comme particulier, j'hésiterais à le faire moi-même, je préférerais construire aux Etats-Unis où il y a un gros commerce permanent qui s'effectue sans encombrement. Plutôt que d'imposer de nouveaux embarras, il nous incombe de voir si nous ne pouvons pas obtenir un peu plus de liberté.

ANNEXE No 2

M. Armstrong, M.P.: De quelle manière calculez-vous que vous pouvez avoir plus de liberté que vous en avez dans le moment?

M. Wolvin: Les vaisseaux américains jouissent d'un grand nombre de privilèges dont nous ne jouissons pas. Je pourrais vous énumérer un grand nombre de ces privilèges, si vous aviez le temps de m'écouter. Pour commencer j'imposerais une taxe sur les marchandises qui sont transportées au Canada, ce qui nous assurerait d'un trafic continu pour nos vaisseaux pendant toute la saison, et non pas seulement pour le printemps et l'automne. Je suggérerais l'impôt d'une taxe de 2½ sous la tonne pour le charbon qui entre au Canada sur des vaisseaux américains à destination de Port-Arthur et Fort-William. Par ceci on accorderait à nos vaisseaux canadiens ce transport considérable au lieu de le laisser principalement entre les mains des transporteurs américains. A tout considérer, les vaisseaux américains jouissent d'une plus grande protection que les nôtres. Un vaisseau ne peut pas être transféré aux Etats-Unis pour le transport littoral. Autrefois, si les Canadiens avaient besoin de plus de vaisseaux, ils pouvaient les acheter aux Etats-Unis, en payer les droits et les amener au Canada, mais aujourd'hui l'exportation des vaisseaux des Etats-Unis a été prohibée. Nos propriétaires de vaisseaux ne jouissent pas d'une aussi grande somme de commerce permanent que les propriétaires de vaisseaux américains. Il nous faut courrir notre chance dans le transport qui s'offre au printemps et à l'automne. La guerre qui se déclarait en 1914 a encore placé nos vaisseaux à de plus grands désavantages, et pendant le premier mois de cette guerre un grand nombre de nos vaisseaux sont restés à l'ancre. Nous rappelant la courte période de temps pendant laquelle une certaine somme de transport maritime est offerte à nos vaisseaux canadiens, et considérant ce que leurs propriétaires ont à payer en assurances et en frais permanents, même l'imposition d'un droit de deux sous la tonne sur les marchandises en transport des Etats-Unis serait d'une aide considérable.

Le trafic profitable sur les lacs du Canada dépend d'un si grand nombre de conditions auxquelles on a à faire face lorsqu'elles se présentent, que le contrôle et les règlements tels que proposés dans cette loi seront un obstacle presque infranchissable.

M. Armstrong, M.P.: Alors, d'après ce que vous dites, les propriétaires de vaisseaux aux Etats-Unis doivent être dans une position sérieuse.

M. Wolvin: Non, monsieur; aucunement. Ils n'ont jamais entrepris en aucune manière, de réglementer ce trafic dans ce pays. Le bill auquel vous faites allusion a été passé en septembre, et depuis cette date plusieurs contrats pour des vaisseaux ont été signés avec les gens exploitant le minerai; de fait, à titre de courtier, j'ai passé un contrat de dix ans sans que personne n'ait prétendu qu'ils n'avaient pas le droit de faire partie contractante dans un tel contrat.

Le Président suppléant: Nous aurons maintenant le plaisir d'entendre un monsieur venant de Trois-Rivières.

M. J. T. Tebbutt: Je représente la chambre de commerce de Trois-Rivières ainsi que celle de la ville de Québec, en cette occasion. La chambre de commerce de Trois-Rivières veut savoir qui a demandé cette intervention dans la situation actuelle, mais personne ne peut répondre. J'étais présent ce matin, et le seul monsieur que j'ai entendu parler en faveur du projet était M. Armstrong. Moi-même, comme manufacturier, je porte un intérêt personnel à la question, et je pense représenter le peuple. Pendant trente ans j'ai été intéressé aux produits manufacturiers de Montréal et de Trois-Rivières, et je connais pratiquement toutes les villes du Canada. J'ai vendu des produits dans ces villes et d'après ce que j'en connais, je ne crois pas qu'il y ait une chambre de commerce, un manufacturier, ou un détailleur, quel qu'il soit, dans le Dominion, qui veuille qu'on intervienne dans les taux de transport actuels des vaisseaux à vapeur. Pourquoi nous pouvons obtenir de bien meilleurs taux des bateaux à vapeur que nous le pouvons des chemins de fer.

M. Armstrong, M.P.: Avez-vous des taux spéciaux?

M. TEBBUTT: Tout manufacturier peut obtenir un taux spécial. On a posé une question ce matin demandant s'il y avait eu une augmentation sérieuse dans les taux. Je ne le crois pas; je paye aujourd'hui les mêmes taux que je payais en 1910 et 1912.

M. ARMSTRONG, M.P.: Mais vous dites que vous avez un taux spécial.

M. TEBBUTT: Oui, mais les autres manufacturiers en profitent aussi; je ne suis pas le seul à en jouir. Prenez par exemple la compagnie *Wayagamac Pulp and Paper*, le plus grand établissement de sulphite au Canada, prenez aussi la *Canadian Iron Foundry*, la *Dominion Casket Company*, et la *Wabasso Cotton Company*, et d'autres industries que nous avons à Trois-Rivières, et il n'y en a pas une qui veuille qu'on intervienne dans les taux actuels. Mais si vous placez ces taux sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, nous n'aurions pas les taux dont nous jouissons aujourd'hui. Regardez ce qui a été fait en ce qui concerne les taux depuis que les chemins de fer ont été placés sous le contrôle de la Commission des chemins de fer? Le public devrait être représenté ici avant que cette loi soit établie; nous payons les gouvernants de ce pays pour légiférer pour nous.

M. ARMSTRONG, M.P.: Nous pensons représenter le public dans cette affaire.

M. TEBBUTT: Pas dans cette affaire.

M. ARMSTRONG, M.P.: Vous nous avez dit que vous aviez des taux spéciaux de la part de ces gens.

M. TEBBUTT: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que nous avons des taux qui sont plus bas que ceux que nous pouvons obtenir des compagnies de chemin de fer. Aussitôt que les vaisseaux à vapeur commencent à circuler nous recevons de vingt à trente télégrammes de nos clients—j'expédie des produits par tout le Canada, de Halifax à Vancouver—nous demandant d'expédier par bateau à vapeur. Ce ne sont pas les expéditeurs qui contrôlent cette situation, c'est le peuple qui achète; c'est le public qui règle cela dans notre commerce et je suis d'avis que c'est la même chose dans le commerce de grain. Je n'ai jamais été témoin d'un aussi grand ressentiment soulevé autour de cette question, depuis que je fais partie de la chambre de commerce de Trois-Rivières, et Québec pense comme nous dans cette affaire. Pourquoi faire ce changement? Voulez-vous me le dire? Vous entreprenez une chose qu'aucun gouvernement n'aurait risqué de faire, en tant que je le sache, et je crois connaître assez bien ces questions de transport. J'ai vendu des produits dans les Iles Britanniques comme dans tout le Canada, et je les ai expédiés.

M. ARMSTRONG, M.P.: Apparemment, vous êtes satisfait de l'état du transport actuel.

M. TEBBUTT: Certainement, et je ne crois pas que vous puissiez nous accorder une condition aussi avantageuse par le projet de loi qui est actuellement à l'étude. Je puis obtenir d'aussi bons taux des bateaux que des chemins de fer, et dès que nous en avons l'occasion, nos clients nous demandent d'expédier leurs marchandises par les lacs et par voie ferrée. Je crois que vous êtes en train d'engendrer la chicane en faveur du gouvernement en essayant de faire passer ce projet de loi. Il est impossible d'expédier des marchandises à quelques-uns des ports de Québec en descendant; comment pouvez-vous expédier des marchandises à quelques-uns des ports inférieurs sur le Saguenay, à quelques ports dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, à moins que vous expédiez par eau? Il n'y a pas de compétition. Ces vaisseaux qui circulent là sont une bénédiction. Il n'y a pas d'autre moyen pour ces gens d'avoir leurs marchandises. Prenez Charlottetown, il nous faut attendre l'ouverture de la navigation pour expédier notre marchandise, et il en est ainsi dans le cas d'un grand nombre d'autres endroits. Il n'y a pas de chemin de fer qui entre à quelques-uns de ces endroits le long des routes que font les vaisseaux à vapeur. Si vous placez les compagnies de bateaux à vapeur sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, il y aura des règlements au sujet des taux, il doit y avoir des règlements; aujourd'hui il n'y en a pas, nous avons la liberté absolue du commerce. Si vous réussissez à placer ce commerce sous le contrôle de la

Commission et qu'il m'arrive d'avoir à expédier mes marchandises par bateaux, la compagnie de navigation serait tenue de s'adresser à la Commission avant de me donner un taux plus bas.

M. ARMSTRONG, M.P.: La compagnie ne devrait pas avoir d'objection à s'adresser à la Commission si elle peut en obtenir des taux plus élevés?

M. TEBBUTT: Je n'ai rien à faire avec cela; je représente le public, je crois, et les chambres de commerce de Trois-Rivières et de Québec. Je suis un expéditeur et un manufacturier et je ne puis voir de quelle manière vous pouvez aider en ce qui concerne les manufacturiers du Dominion par le moyen de ce projet de loi.

M. ARMSTRONG, M.P.: Si, en plaçant ces compagnies de navigation sous le contrôle de la Commission, elles peuvent en obtenir des taux plus élevés, alors sûrement elles ne sont pas sages en s'objectant à cette mesure.

M. TEBBUTT: Jusqu'à un certain point, peut-être qu'elles ne le sont pas, mais je crois que ces messieurs, d'après ce que j'ai entendu ce matin, préfèrent la liberté du commerce. Cependant, en raison du fait qu'en Angleterre, qui est le foyer des expéditeurs, ils n'ont jamais tenté de légiférer en matière de taux, soit sur les chemins de fer ou sur les vaisseaux.

M. ARMSTRONG, M.P.: Ils ont aujourd'hui le contrôle.

M. TEBBUTT: Nous sommes en temps de guerre, ils ne l'ont jamais eu. Vous pouvez expédier de Newcastle-on-Tyne quand vous le désirez, une cargaison de pièces d'acier et vous pouvez déterminer votre propre taux avec les compagnies de chemins de fer sans que le gouvernement intervienne d'une manière quelconque. Je ne crois pas que le gouvernement soit capable de faire un grand bien en matière de règlement des taux sur les vaisseaux, en vertu de cet article, s'il est adopté, parce que maintenant nous avons une quantité de petits vaisseaux qui portent cent tonnes de fret naviguant de Montréal à des ports en descendant le golfe, et les ports tout le long de cette côte pourrait avoir le bénéfice des taux bas. Ils accordent un taux peu élevé, soit quelques sous les cent livres; il en existe plusieurs de ces bateaux indépendants. Si la *Canada Steamship Company* avait augmenté ses taux, je ne serais pas ici aujourd'hui en opposition à cet article; je dirais plutôt: "Mettez-la sous le contrôle de la Commission des chemins de fer." Mais elle n'a fait cela.

M. ARMSTRONG, M.P.: Elle a augmenté ses taux sur le blé venant de l'Ouest.

M. TEBBUTT: Ce fut une légère augmentation.

M. ARMSTRONG, M.P.: Légère? Un sou le boisseau.

M. TEBBUTT: Un sous le boisseau. J'ai entendu ce matin la déclaration à l'effet qu'il coûte plus cher aujourd'hui aux compagnies de chemins de fer pour le fonctionnement des trains, qu'autrefois, et je ne crois pas qu'il en soit autrement pour la *Canada Steamship Company,* ou toute autre compagnie, que pour les compagnies de chemins de fer; le fonctionnement des bateaux coûte plus cher aujourd'hui qu'autrefois, tout comme dans le cas des chemins de fer. Dans mon propre village, ce fonctionnement coûte plus cher, vingt-cinq pour cent plus cher, qu'autrefois, et je crois que dans les circonstances les compagnies de navigation ont droit à un petit pourcentage de profit provenant de l'augmentation du prix du grain. Je suis allé dans l'Ouest, et j'ai remarqué qu'on ne s'objectait pas fort aux taux de transport qui y existent. Au sujet du transport des marchandises sur des navires, il y eut, quelques années passées, une forte opposition contre le chemin de fer Pacifique-Canadien, ceci se passait avant la construction du *Canadian Northern* et du Grand-Tronc-Pacifique, mais je ne crois pas que cette opposition était justifiée pour la raison que le Pacifique-Canadien a fait beaucoup pour le développement de l'Ouest.

M. A. A. WRIGHT, président de la *Dominion Marine Association*: Monsieur le président, je m'efforcerai d'être aussi bref que possible, mais il me semble qu'il y a quelque malentendu au sujet de ce projet de loi. J'ai été quelquefois sous l'impres-

sion que M. Armstrong envisage ce bill comme une mesure de guerre, à cause des temps de guerre que nous traversons, mais ce bill, tel que conçu, s'appliquera à toutes les conditions qui pourraient surgir à l'avenir, et il est absolument injuste de prendre les taux qui de tout temps et de tout pays ont été augmentés comme une nécessité créée par la guerre et une raison d'intervenir dans le trafic des lacs et dans la liberté du contrat. En tant qu'il s'agisse des taux de transport sur le grain, M. Wolvin a très clairement expliqué la situation, mais je ne me rappelle pas qu'il ait expliqué au comité qu'il importerait peu au cultivateur canadien si le grain était transporté gratuitement au moyen de vaisseaux des lacs de Fort-William à Montréal. Le port de Montréal est fermé à la navigation pendant au moins cinq mois de l'année, et lorsque l'acheteur de grain calcule quel prix il paiera au cultivateur pour cela, et toutes autres dépenses auxquelles il aura à faire face, du prix de vente en Europe et quel sera le taux de transport qu'il aura à payer. Il calcule le coût de faire transporter son grain de l'Ouest au littoral et de là au marché européen, il soustrait cela, et toutes autres dépenses auxquelles il aura à faire face, du prix de vente en Europe, en faisant la part d'un profit raisonnable, s'il veut savoir quel prix il doit payer au cultivateur de l'Ouest. Il n'y a qu'une seule route ouverte pendant toute l'année, et il est tenu de fixer le prix, pour son grain, qui couvre le coût de transport au marché. Toute réduction dans les taux du transport du grain est au profit de celui qui vend le blé; s'il peut obtenir des taux réduits pour le transport de son grain à travers l'océan, il en récolte les bénéfices. Il n'y a absolument pas de valeur pour le pays dans la réduction des taux de transport du grain entre Fort-William et tout port canadien, pour la raison que la proportion du grain allant dans cette direction représente un très petit pourcentage de la somme totale. Il arrive rarement que plus de la moitié du grain de Fort-William au littoral passe dans un port canadien; la grande partie ira à Buffalo parce que l'expéditeur voit arriver son grain à ce dernier endroit, il sait qu'il a le choix du transport océanique à un nombre de ports sur l'Atlantique, de Newport, Philadelphie, New-York, Boston ou Portland. D'un autre côté, lorsqu'il apporte ce grain à Montréal, il faut qu'il l'expédie de Montréal, à moins d'avoir à le charger de nouveau et l'expédier à Portland. Pas un pays au monde n'a entrepris de réglementer les taux du transport en bloc. La Grande-Bretagne a été le plus grand pays expéditeur du monde, et elle a accumulé des richesses parce qu'elle a saisi l'occasion de rendre facile et payant pour les individus le fonctionnement des vaisseaux marchands portant le drapeau britannique. Quant à ce bill que cite M. Armstrong, et qu'il dit avoir produit une certaine somme de bien, le contrôle des taux de transport sur les lacs par le gouvernement américain a été amené parce qu'en vertu d'une législation peu sérieuse, on avait enlevé le drapeau américain de la flotte marchande de l'océan, et le gouvernement des Etats-Unis introduisit ce bill dans le but de ramener ce drapeau sur l'océan s'il y avait moyen d'en arriver là. Lorsqu'il s'agit de soumettre à des règlements les bateaux transportant du fret en bloc, la variété du trafic est si grande et les conditions sont si différentes dans les ports, que la proposition est rendue difficile. A Port-Colborne, il existe un élévateur à grain qui peut décharger un gros vaisseau à vapeur en dix heures, et si vous fixez un taux à l'heure, ce qui serait juste pour ce vaisseau, ce serait injuste en d'autres circonstances. A Port-Stanley, il y a un petit élévateur qui peut décharger 2,500 boisseaux à l'heure, tandis qu'à Port-Colborne ils peuvent décharger probablement 100,000 boisseaux à l'heure. Comment pouvez-vous réglementer cela? Si vous amenez un gros vapeur à Collingwood, il lui faudrait rester là pendant une semaine avant qu'il soit déchargé, et l'expéditeur dit: "Il y a un taux, et vous êtes obligés de transporter mon grain à ce taux." C'est ni plus ni moins que la confiscation de la propriété d'un homme. Comment un homme peut-il réussir en affaires s'il est tenu de se soumettre à des règlements qui ne connaissent pas les différentes sortes de commerce. Il y eut un temps où il y avait une grande quantité de produits bruts qui ne pouvaient pas être transportés aux taux réglementaires, mais un homme est quelquefois capable de vendre ses produits ou de les convertir en argent, s'il peut approcher un homme et faire un marché

ANNEXE No 2

avec lui en lui disant: "Je suis en mesure de vous payer tant pour transporter cela; acceptez-vous?" Cet homme immédiatement jettera un œil à l'autre bout de la route pour voir s'il peut en rapporter une autre cargaison et répondra: "Oui, je transporterai à ce taux votre minerai, votre bois, etc." Vous allez certes rendre impossible d'intéresser les hommes à ce commerce et il sera impossible de faire du commerce. Voici une condition qui peut bien surgir. Il peut se faire que les taux océaniques à partir de New-York baissent considérablement et il existe un certain taux fixe par la baie Georgienne par voie ferrée à Montréal et en dehors de Montréal, et les Américains peuvent le réduire, disons, à deux sous; l'expéditeur télégraphie au propriétaire canadien et dit: "Je veux que cette cargaison passe par Montréal." Au lieu de répondre en cinq minutes, il lui faut attendre et en obtenir la permission de la Commission, qui ne peut pas connaître les circonstances de l'occasion dans laquelle se trouve cet homme.

Je crois que j'en ai dit assez long pour vous convaincre de l'importance de mettre cette question de côté. Quelques-uns des témoins ont soutenu qu'il serait bon de contrôler les vaisseaux portant le fret en colis. Le moment où vous entreprendrez d'imposer des règlements aux vaisseaux portant le fret en colis, vous mettez ces vaisseaux dans la ruine. Un homme a à transporter une cargaison de sel ou de pommes, ou de tout ce qu'il peut trouver à transporter; il lui faut chercher son commerce et il ne fait pas de courses régulières. Vous demandez pourquoi le grain était transporté de Chicago à Montréal. Il s'agit ici du blé d'Inde surtout, et ils aiment mieux la route canadienne où la température est plus propre à ce genre de produit que dans le sud, et il arrive généralement que la baisse des taux à Montréal est annoncée à l'avance, ce qui amène le trafic du transport de ce côté-là.

M. SINCLAIR: Je ne sais si j'ai bien compris M. Walsh, mais je crois qu'il a dit qu'il y avait une division de la *Manufacturers' Association* qui ne s'accordait pas avec son opinion à ce sujet, et, s'il en est ainsi, j'aimerais le savoir.

M. WALSH: Je ne connais pas de division de la *Manufacturers' Association* qui est en opposition avec cette mesure. J'ai dit que dans une association aussi considérable que la nôtre, il était presque impossible de voir tous les membres parfaitement d'accord. Il peut s'en trouver qui soient en faveur de ce projet de loi.

M. SINCLAIR: Vous êtes ici le seul représentant de cette association.

M. WALSH: Non. Il y a plusieurs de nos membres ici.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous n'avez pas consulté les petits manufacturiers?

M. WALSH: Je tiens mes instructions du comité exécutif.

L'hon. M. RICHARDSON: Je crois qu'il y a malentendu. L'expéditeur ne mentionne pas la manière d'expédier ses marchandises. Les maisons de commerce de l'Ouest indiquent toujours la manière par laquelle leurs marchandises doivent être expédiés. S'il y a un avantage à retirer, c'est le consommateur et non le manufacturier qui en jouit. Ne faites pas erreur à ce sujet, et ne vous imaginez pas que, parce que le gros expéditeur obtient le contrat avec le propriétaire du bateau, il en retire quelque avantage. C'est l'homme qui reçoit les marchandises qui retire les avantages. Si cette mesure devient loi, il vous faudra y fixer des taux pour des vaisseaux de différentes dimensions et affectant les différents élévateurs, et il vous faudrait pourvoir aux élévateurs remplis ainsi qu'aux retards qui pourraient être causés. Très souvent les taux sont déterminés pour la durée qu'exige le déchargement, la congestion autour des élévateurs, et ainsi de suite. Il me semble que le comité entreprend une chose impossible.

M. W. R. DUNN: Je représente la *International Harvester Company*. J'ai comparu devant ce comité en 1914, et mes opinions sont exprimées dans le rapport des procédures, de sorte que ce que j'ai à dire ne sera qu'une répétition. Cependant, je tiens à dire que vu l'étendue de ce protêt, venant de la part de tous les intéressés, et les arguments qui ont été amenés par les messieurs concernant le trafic vers l'Est ont été si clairs—et j'ose l'espérer, très effectifs—montrant exactement la situation créée par l'adoption de ce projet de loi, je parlerai de l'expéditeur de l'Ouest.

Maintenant, nous sommes des expéditeurs de quelque importance dans le transport par eau et vers l'Ouest, et nous avons toujours, sans doute, rendu de grands services aux compagnies de navigation des Grands lacs. Nous ne sommes pas des expéditeurs de profession. Ce genre de commerce s'effectue depuis dix ou douze ans. Depuis que ce projet de loi a été amené, il nous a quelque peu excités, et naturellement nous nous opposerions à tout changement dans les règlements qui régissent notre transport maritime et qui placerait nos bateaux sous le contrôle des mêmes conditions qui existent sur des chemins de fer appartenant à des particuliers. C'est là la situation à laquelle nous aurons à faire face si ce bill est adopté. Les routes par eau sont libres; c'est avec cette condition en vue que nous avons déterminé l'emplacement de nos ateliers manufacturiers. Nous ne sommes pas des propriétaires de vaisseaux malgré que rien ne nous empêche de le devenir, à moins que ce bill devienne loi, ce qui paralyserait notre commerce. Je ne vois pas comment nous pourrions supporter la compétition dans le transport par eau, même si notre commerce était assez considérable pour nous le permettre. Je n'ai point encore entendu d'argument en faveur de cette législation.

Il me semble aussi que cela tendrait à faire naître une situation apportée conjointement par les services maritimes et les chemins de fer et qui ne manquerait pas d'être très sévère. Par exemple, si nous étions les propriétaires des vaisseaux et que nous jugions à propos de les mettre en service, ils ne pourraient jamais faire face à aucune condition de tarif en tant que les chemins de fer soient concernés. Nous serions complètement paralysés. Il nous faut émettre un tarif, mais la compagnie des chemins de fer pourrait refuser de devenir une partie contractante à ce tarif et, en conséquence, nous serions sans terminus et autres facilités à la tête des lacs.

De plus, si nous avions le privilège de pouvoir opérer le transport des produits de nos voisins, pendant la saison morte, il nous faudrait ou remettre nos vaisseaux à l'ancre ou supplier les compagnies de chemins de fer de nous permettre de le faire.

A l'heure actuelle nous avons le privilège de chercher commerce à l'extérieur avec des indépendants à tout temps. Nous voulons jouir des mêmes facilités que les bateaux à vapeurs du Pacifique-Canadien et nous voulons retenir ce privilège si la chose est possible; je ne vois pas comment nous pouvons le faire.

M. ARMSTRONG, M.P.: Avez-vous reçu des taux spéciaux pour vos chargements à destination de l'Ouest?

M. DUNN: Nos taux sont réglementés dans une grande mesure.

M. ARMSTRONG, M.P.: L'expéditeur ordinaire ne peut s'attendre à se faire accorder les taux que vous avez.

M DUNN: S'il fait un commerce considérable, la chose lui est possible.

M. ARMSTRONG, M.P.: Le petit expéditeur ne peut pas recevoir les mêmes taux.

M. DUNN: Nous expédions, en maintes circonstances; nous avons certains contrats, je l'admets, qui couvrent certains genres de trafic; et puis, nous sommes tenus au tarif régulier affectant d'autres genres de trafic. Sur toutes nos marchandises (L.C.L.) nous payons les mêmes taux que les autres. Si nous sommes capables d'entrer en contrat avec un vaisseau, et lui donner le transport de 50, 80 ou 100 chargements de wagon, la somme de transport détermine naturellement le taux jusqu'à un certain point.

M. KING, C.R.: M. Bourke, gérant de la *Great Lake Transportation Co.*, peut répondre à cette question en un mot. Le même taux s'applique ici sans égard à la quantité.

M. BOURKE: M. Armstrong a posé cette question. Nous, par exemple, nous formons pratiquement une organisation de service de transport, bien que nous fassions le transport de marchandises à colis. Tous les taux que nous établissons, ne considérant pas le volume de la cargaison, que ce soit une demi-cargaison, une cargaison ou dix cargaisons, et ne considérant pas non plus qui peut être l'expéditeur, tous les intéressés obtiennent ces taux en commun. Comme tout bon commerçant nous trouvons naturel-

lement que cette manière d'agir nous est profitable. Nous ne pouvons pas souffrir qu'un manufacturier de papier à Windsor établisse un taux plus élevé que son voisin. Naturellement, quand nous effectuons des changements dans l'échelle de ces taux, de saison en saison, tous les intéressés en jouissent.

M. DUNN: J'étais justement à considérer, M. le président suppléant, à quoi les *Harbour Boards,* que nous avons à Toronto et à Hamilton, visaient en ce moment, en établissant des ports libres et autres accommodations, car cette législation va tout simplement éliminer tous nos bateaux à vapeur. C'est ainsi que je comprends la chose. Naturellement, toutes ces cales sèches et accommodations maritimes sont maintenant construites avec l'argent du gouvernement. Nous pensons qu'ils ont été construits à ces endroits pour un but, et ce but était simplement pour conserver une libre compétition sur les parcours d'eau.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons reçu des communications à ce sujet des commissaires du port de Toronto.

M. DUNN: A ce sujet?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui. Y a-t-il autre chose que vous aimeriez à savoir?

M. KING, C.R.: On a fait allusion, cet après-midi au protêt des chambres de commerce; j'ai lu ce matin une liste des chambres de commerce qui ont protesté; j'aimerais que ces protestations fussent inscrites au dossier.

On a ordonné que tous les documents qui n'ont pas encore été mis en dossiers, soient publiés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que nous avons entendu tous ceux qui désiraient parler contre l'adoption de ce projet de loi. Nous entendrons maintenant ceux qui désirent parler en sa faveur, mais avant d'entendre ces messieurs, je tiendrais à vous faire connaître la teneur d'une dépêche qui vient d'être transmise au secrétaire qui me l'a passée; c'est une coutume de lire ces dépêches au cours des séances du comité.

M. N. ROBIDOUX,
Greffier du comité des chemins de fer,
Chambre des Communes, Ottawa, Ont.

A cause des conditions actuelles et de l'incertitude quant à l'effet que cela peut avoir, les intérêts du transport par vaisseau et de la construction de navires, je crois qu'il sera dans l'intérêt du pays de ne prendre aucune mesure en vue de placer le transport maritime canadien sous le contrôle de la Commission des chemins de fer.

J. P. MILLER,
Président, "Polson Iron Works, Ltd."

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il quelqu'un ici qui désire supporter ce projet de loi?

M. ARMSTRONG, M.P.: Il y avait ici ce matin deux messieurs de Sainte-Catherines, mais il leur a fallu quitter cet après-midi.

Le PRÉSIDET SUPPLÉANT: Y a-t-il quelqu'un, à part M. Armstrong, qui voudrait être entendu maintenant?

M. ARMSTRONG, M.P.: Il y avait ici ce matin deux messieurs de Sainte-Catherine qui ont fortement appuyé cette mesure. J'ai ici une communication d'eux que je voudrais lire maintenant. M. McKenzie, secrétaire de la *Grain Grower's Association* de l'Ouest, était ici vendredi dernier, et il était très désireux d'accorder son appui sérieux à l'article en question. Plusieurs autres personnes m'ont écrit à l'effet qu'ils étaient tout à fait opposés à ce projet de loi.

M. KING, C.R.: Je ne voudrais pas interrompre mon honorable ami, mais je voudrais lui demander si les personnes auxquelles il fait allusion doivent revenir ici plus tard.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le comité tracera au besoin la ligne de conduite qu'il lui faut suivre.

M. ARMSTRONG, M.P.: Je vous ai transmis ces lettres, et je vous en transmettrai d'autres, comme l'a fait M. King ce matin. Maintenant, en faisant connaître mes opinions à ce comité je m'efforcerai d'être aussi bref que possible. Au cours de la session 1913-14, la Chambre des Communes a été tenue occupée pendant deux jours à discuter cette même question, alors que les députés du Nord-Ouest s'objectaient fortement aux taux alors en vigueur sur le grain et autre marchandise venant à l'Est. Depuis cette date les taux ont augmenté considérablement, et il y a plus de raisons que jamais qui militent en faveur de l'adoption d'un projet de loi qui placerait ces taux sous contrôle. L'association des Producteurs de grain de l'Ouest a présenté de fortes pétitions que je demanderais de placer en dossiers. Les cultivateurs réunis de l'Alberta ont aussi appuyé fortement cette mesure. La *Grain Growing Growers' Commission* de la Saskatchewan, après avoir fait une enquête, il y a quelques années passées, dans la question des taux dans l'Ouest, fit entrer au Livre bleu ses opinions que je demanderai d'inscrire à nos dossiers. De plus, les producteurs de fruits du district de Niagara et de l'ouest de l'Ontario, ainsi que les producteurs de fruits de la Colombie-Britannique, m'ont adressé des requêtes à l'appui de l'attitude du comité des chemins de fer et à l'adoption de cet article. Il en a été ainsi de la *Vegetable Grower's Association*. J'ai été en communication avec un grand nombre de petits expéditeurs qui ont, eux aussi, fortement appuyé cette mesure. Les vaisseaux des lacs, passant dans les petits ports, ne connaissent pas les petits expéditeurs, et il semble qu'il n'existe aucun contrôle sur eux à l'heure actuelle. Prenez Sarnia et Windsor, ainsi que plusieurs petits ports le long de nos lacs et de nos rivières, et vous comprendrez exactement la position dans laquelle se trouvent les petits expéditeurs.

Quelques années passées, une délégation de l'ouest de l'Ontario demandait la construction d'un mur de soutènement le long de la rivière Sainte Claire, à cause du fait qu'il n'y a pas de limite à la vitesse des vaisseaux. Sur le côté américain, il y a des règlements qui contrôlent la vitesse des vaisseaux; sur le côté canadien les vaisseaux marchent à une si grande vitesse que les jetées, les caissons et les cales, sont brisés et même les ponts ont à souffrir de cet état de choses. Ceci n'existe pas sur le côté américain de la rivière à cause de la mise en vigueur des règlements qui limitent la vitesse des vaisseaux.

M. KING, C.R.: Il n'y a rien dans le projet de loi que nous étudions qui a trait à cela. Ce bill concerne les taux de transport et droits de passage. Je conviens que ceux-ci doivent être contrôlés lorsqu'il y a danger, et aux Etats-Unis, c'est le ministère de la guerre qui fait les règlements. Mais il n'y a rien de cela dans ce bill.

M. ARMSTRONG, M.P.: Au Canada nous croyons, à cause de ce que nous avons à souffrir de l'absence de règlements limitant la vitesse, que l'affaire devrait être soumise au contrôle des règlements à cet effet.

Nous avons écouté les messieurs qui représentent ici les gros expéditeurs et l'association maritime en ce qui concerne l'injustice causée par la non-réglementation des taux. Ces messieurs, dans les conditions actuelles et favorisés par les taux dont ils jouissent, s'opposent à l'adoption d'une mesure comme celle-ci. Mais les commissaires des chemins de fer croient qu'il leur serait assez facile d'entreprendre la mise en vigueur d'une législation qui ne serait pas trop lourde sur les expéditeurs, sur les producteurs et les consommateurs. Les représentants des expéditeurs prétendent qu'ils ne sont pas transporteurs réguliers, et il semble aujourd'hui incapables de dire exactement quel genre de transporteurs ils sont. Si ces intérêts étaient sous le contrôle de la Commission, celle-ci saurait vite qu'ils sont en vérité des transporteurs réguliers et devraient être reconnus sous ce nom.

ANNEXE No 2

M. Walsh a dit ce matin que c'était une question de compétition non réglementée dans les Etats-Unis. J'ai ici une copie de la loi adoptée aux Etats-Unis touchant le contrôle de l'expédition de marchandises.

L'hon. M. GRAHAM: Vous faites allusion au bill fédéral à ce sujet.

M. ARMSTRONG, M.P.: Oui. Le 15 mars 1917, j'écrivis la lettre suivante au secrétaire privé du président Wilson (lisant):

CHER MONSIEUR,—Je comprends que le président Wilson a nommé un bureau fédéral d'expédition, dont les devoirs sont de faire enquête dans les méthodes d'envoi et de réglementer et déterminer les taux touchant le transport par eau; qu'il a aussi organisé une compagnie, capitalisée à 50 millions de dollars, dont le but est d'obtenir des vaisseaux pour fonder une marine marchande qui sera la propriété du gouvernement.

Je comprends aussi que M. Barnard N. Baker, un de vos congressistes, est nommé à ce bureau.

A titre de membre du Parlement canadien, je vous demande respectueusement de bien vouloir me faire parvenir une copie de ce projet de loi, et tous les renseignements, destinés au public, que vous pourriez avoir au sujet de cette mesure.

Vous remerciant de toute l'attention que vous voudrez bien apporter à ma demande,

Je demeure, votre tout dévoué,

(Signé) J. E. ARMSTRONG.

En réponse à ma demande, j'ai reçu la lettre suivante de M. William Denman, président du *U. S. Shipping Board,* à Washington. (Lisant):

U. S. SHIPPING BOARD,

WASHINGTON, le 29 mai 1917.

L'hon. J. E. ARMSTRONG,

Au soin de la Chambre des communes,

Ottawa, Canada.

MONSIEUR,—Votre lettre en date du 15 mars 1917 et adressée au secrétaire du président a été remise au *Shipping Board.* Conformément à votre demande, nous vous adressons, sous ce même pli, une copie de la Loi du Congrès approuvée le 7 septembre 1916, ainsi qu'une copie de la circulaire n° 1 de la Commission du Transport, comprenant une proclamation du président des Etats-Unis, en date du 5 février 1917. Nous espérons que ces documents contiennent les renseignements que vous désirez.

Votre tout dévoué,

(Signé) WILLIAM DENMAN,
Président.

J'ai devant moi une copie de la proclamation émise par le président et qui se lit comme suit. (Il lit) :

URGENCE DANS LE TRANSPORT PAR EAU DES ETATS-UNIS.
1917.

CIRCULAIRE DE LA COMMISSION DU TRANSPORT,
N° 1.

COMMISSION DU TRANSPORT DES ETATS-UNIS,
WASHINGTON, le 6 février 1917.

Aux propriétaires de vaisseaux et autres intéressés dans les vaisseaux enregistrés, au service de l'Etat ou licenciés, en vertu des lois des Etats-Unis, et à tous les officiers américains chargés de l'exécution des lois s'y rapportant:

La proclamation suivante touchant l'urgence dans le transport par eau des Etats-Unis est publiée pour l'information et la gouverne de tous les intéressés.

[Urgence dans le Transport par eau des Etats-Unis.]

PAR LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

PROCLAMATION.

Attendu que le Congrès a, par "Une loi établissant une Commission de transport par eau pour encourager, développer et organiser une auxiliaire et réserve navales, et une marine marchande pour les besoins des Etats-Unis faisant affaires avec ses territoires et possessions et avec les pays étrangers; imposant des règlements aux transporteurs par eau engagés dans le commerce étranger et intérieur des Etats-Unis; et pour d'autres fins," approuvée le 7 septembre 1916, pourvoit à ce que "pendant tout temps d'urgence nationale dont l'existence est déclarée par proclamation du président, aucun vaisseau enregistré ou licencié en vertu des lois des Etats-Unis, ne sera, sans l'approbation de la Commission, vendu, loué ou prêté sous chartre, à toute personne n'étant pas un citoyen américain, ni transféré à un enregistrement ou drapeau étranger";

Et attendu que, plusieurs propriétaires de vaisseau permettent que leurs vaisseaux passent à un enregistrement étranger ou à un commerce étranger dans lequel nous ne participons pas et dont ces vaisseaux ne peuvent être rachetés pour servir les exigences de notre commerce de transport par eau sans la permission des gouvernements des nations étrangères;

En conséquence, je, Woodrow Wilson, président des Etats-Unis d'Amérique, agissant sous l'empire et vertu de l'autorité à moi conférée par la dite loi du Congrès, déclare par les présentes et proclame que j'ai considéré qu'il existe actuellement une urgence nationale provenant de l'insuffisance de vaisseaux pour le transport des produits agricoles, forestiers ou miniers, ainsi que ceux des industries américaines à destination de leurs clients à l'étranger et sur le territoire des Etats-Unis, et, par les présentes, j'avertis tous les citoyens des Etats-Unis et toute personne de s'abstenir de violer les dispositions de la dite Loi du Congrès, et leur assure que toute violation des dites dispositions sera sévèrement punie, et, par les présentes, je prie tous les officiers des Etats-Unis chargés de l'exécution des lois de ce pays, à qui il incombera de poursuivre et punir toute personne violant la dite loi, d'exercer la plus grande diligence en vue d'empêcher toute tentative de violation des dispositions de la dite loi.

ANNEXE No 2

En foi de quoi, nous avons signé et fait apposer le sceau des Etats-Unis.

En la cité de Washington, ce cinquième jour de février, en l'année de Notre-Seigneur, la mil neuf cent dix-septième, et de l'Indépendance des Etats-Unis la cent quarante-unième.

[LE SCEAU] WOODROW WILSON.

Par le Président:
ROBERT LANSING,
Secrétaire d'Etat.

Le texte de la loi dont parle la proclamation est contenu dans l'article 9, paragraphes 3 et 4, de la loi du transport, approuvée le 7 septembre 1916, et se lit comme suit:

"...pendant un temps d'urgence dont l'existence est déclarée par la proclamation du président, aucun vaisseau enregistré ou licencié en vertu des lois des Etats-Unis, ne sera, sans l'approbation de la Commission, vendu, loué ou prêté sous chartre, à toute personne n'étant pas un citoyen américain, ni transféré à un enregistrement ou drapeau étranger...

"Tout vaisseau, chartré, transféré, ou exploité en violation de cet article sera confisqué et remis aux Etats-Unis, et quiconque viole toute disposition de cet article sera coupable d'une contravention et passible d'une amende n'excédant pas $5,000, ou d'un emprisonnement de pas plus de cinq ans, ou de l'amende et de l'emprisonnement."

Les propriétaires de vaisseaux, les agents, les affréteurs et autres intéressés, sont avertis qu'en vertu de la proclamation du Président, tous les officiers des Etats-Unis chargés de l'administration des lois du dit pays sont tenus d'observer la proclamation ci-haut et de voir à ce que ses dispositions soient maintenues en tant que leurs devoirs respectifs le leur permettent, et tous les fonctionnaires et employés des Etats-Unis sont priés de rapporter promptement, par l'entremise de leurs départements respectifs, toute violation à la proclamation qui pourrait arriver à leur connaissance.

COMMISSION DE TRANSPORT DES ETATS-UNIS.

WILLIAM DENMAN,
Président.

JOHN A. DONALD,

J. B. WHITE,

THEODORE BRENT,
Commissaires.

Ceci (montrant le document) est une copie de la loi du transport des Etats-Unis—public—n° 260, 64e congrès.

"Une loi établissant une commission de transport par eau, pour encourager, développer et organiser une auxiliaire et réserve navales, et une marine marchande pour les besoins des Etats-Unis faisant affaires avec ses territoires et possessions et avec les pays étrangers; imposant des règlements aux transporteurs par eau engagés dans le commerce étranger et intérieur des Etats-Unis; et pour d'autres fins."

L'interprétation en est donnée

"Que lorsqu'il est employé dans cette loi, le mot 'transporteur sur routes régulières dans le commerce entre états' veut dire un transporteur commun,

engagé dans le transport par eau des voyageurs ou articles sur les hautes mers ou sur les Grands lacs sur des routes régulières d'un port à l'autre entre un état, territoire, district ou possession, appartenant aux Etats-Unis, et autre état, district, ou possession des Etats-Unis ou entre les endroits dans un même territoire, district ou possession."

L'expression "transporteur commun sur mer" veut dire un transporteur commun sur eau dans le commerce étranger ou un transporteur commun sur mer dans le commerce intérieur entre états sur les hautes mers ou sur les Grands lacs sur des routes régulières d'un port à l'autre."

M. Wolvin: Veuillez remarquer la disposition "sur des routes régulières".

M. Armstrong: (Continuant à lire):

"L'expression "toute autre personne sujette à cette loi" veut dire toute personne non comprise dans l'expression "transporteur commun sur mer", faisant le commerce d'expédier ou de fournir l'usage des quais, des écluses, des entrepôts, ou autres facilités de terminus, se rapportant au transporteur commun sur mer."

L'article 3 pourvoit:

"Qu'une commission est par les présentes constituée, et sera connue sous le nom de Commission de transport des Etats-Unis, et ci-après dénommée "la Commission". La commission sera composée de cinq commissaires nommés par le Président."

Maintenant, tournons à l'article 14 de cette loi, qui se lit comme suit:—

Qu'aucun transporteur commun sur mer ne devra directement, ou indirectement—

Premièrement, payer ou allouer, faire partie d'une combinaison, entente ou contrat, exprimé ou impliqué, de payer ou d'allouer un escompte différé à un expéditeur. Le mot "escompte différé" dans cette loi veut dire le remboursement d'aucune partie de l'argent payé pour transport de marchandises par un transporteur à un expéditeur à titre de reconnaisasnce pour lui avoir donné tout ou une de sa cargaison à ce même ou à tout autre transporteur, ou pour toutes autres fins, le paiement duquel est différé jusqu'au parachèvement du service pour lequel cet escompte est accordé, et est payé seulement si, pendant la période pour laquelle il est entendu ou pour celle du délai, l'expéditeur a respecté les termes du contrat ou de l'entente de l'escompte.

Troisièmement, user de représailles contre tout expéditeur en refusant, ou menaçant de refuser, l'espace demandé, lorsque cet espace est disponible, ou avoir recours à toutes autres représailles ou méthodes injustes, parce que ledit expéditeur aurait patronisé tout autre transporteur ou aurait déposé une plainte accusant de traitement injuste, ou pour toute autre raison.

Quatrièmement, passer un contrat injuste avec tout expéditeur, lequel contrat serait basé sur le volume de transport offert, ou injustement traiter, ou user de représailles contre tout expéditeur dans l'affaire (*a*) d'un espace pour cargaison ou autres facilités, ayant eu égard au chargement convenable du vaisseau et l'espace disponible; (*b*) du chargement et débarquement des marchandises effectués dans des conditions convenables; ou (*e*) l'ajustement des réclamations.

Tout transporteur qui viole aucune disposition de cet article est coupable de contravention et passible d'une amende n'excédant pas $25,000 pour chaque délit.

L'article 15, à l'effet que tout transporteur commun par eau, ou toute personne sujette à cette loi, devra déposer immédiatement à la Commission une

vraie copie, ou, si c'est oral, un mémoire complet, de toute entente avec un autre transporteur ou autre personne sujette à cette loi, ou modification ou annulation de ladite loi, à laquelle il peut être partie ou s'y conformer en tout ou en partie, établissant ou réglementant des taux de transport ou droits; donnant ou recevant des taux spéciaux, accommodations ou autres privilèges ou avantages spéciaux, contrôlant, réglementant, empêchant ou faisant disparaître la compétition; encaissant ou établissant la proportion des recettes, des pertes, ou du trafic; désignant les ports ou restreignant ou autrement réglementant le nombre et la nature de voyages entre les ports; limitant ou réglementant de quelque façon le volume ou la nature du trafic des marchandises ou de pasagers; ou de quelque façon que ce soit pourvoyant à un arrangement exclusif préférentiel ou coopératif d'exploitation.

Dans cet article, le terme " convention " comprend les ententes, conférences et autres arrangements.

Par son ordre la Commission peut réprouver, annuler ou modifier toute convention ou toute modification ou annulation de cette convention qu'elle ait été ou non approuvée par elle quand elle trouve que cette convention est injustement marquante ou injuste comme entre des voituriers, exportateurs, importeurs ou des ports; ou entre des exportateurs des Etats-Unis et leurs concurrents étrangers; ou que cette convention agit au détriment du commerce des Etats-Unis, ou viole la présente loi et elle approuvera toute autre convention, modifications ou arrangements.

Les conventions existantes à l'époque de la formation de cette commission auront force de loi jusqu'au moment où elles seront réprouvées par la Commission. L'exécution de toute convention ou partie d'icelle, réprouvée par la Commission sera illégale.

L'hon. M. Graham: Je n'ai pas bien compris le but de cette clause qui donne à la Commission le pouvoir de réprouver, annuler ou modifier toute convention. S'applique-t-elle aux conventions faites avant l'existence de la loi ou non?

M. Armstrong, M.P.: Cette loi a été approuvée par le Congrès le 7 septembre 1916.

L'hon. M. Graham: Un contrat fait avant cette date serait-il affecté par la loi sauf par ordre de la Commission?

M. Armstrong: En vertu de la dernière partie de la clause 15 que j'ai lue, toutes les conventions existantes à l'époque de l'organisation de la Commission seront valides tant qu'elles n'auront pas été réprouvées par la Commission. La loi dit ensuite (il lit):

" Quiconque viole une des dispositions de cet article sera passible d'une amende de $1,000 pour chaque jour où la violation se continue, la dite amende étant recouvrable par les Etats-Unis devant les tribunaux civils.

" Article 16. Qu'il sera illégal pour tout voiturier par eau, ou toute autre personne soumise à cette loi, soit seule, soit en coopération avec toute autre personne, directement ou indirectement:

Premièrement, de faire ou donner aucune préférence ou avantage injuste ou déraisonnable à quiconque en particulier, ou à une localité, ou à une catégorie de marchandises, pour quoi que ce soit, ou de soumettre toute personne en particulier, localité, ou catégorie de marchandises à un préjudice ou désavantage injuste et déraisonnable, pour quelque raison que ce soit.

Secondement, de permettre à aucune personne de faire transporter ce qui lui appartient pour moins que les taux réguliers alors établis et mis en vigueur sur la ligne de ce voiturier, par le moyen de faux connaissements, classification erronnée, faux poids, faux rapports de poids, ou par tout autre moyen ou expédient injustes.

Troisièmement, d'induire, persuader, ou autrement influencer une compagnie d'assurance maritime ou un assureur, ou l'agent de ces assurances, pour l'empêcher de donner à un voiturier concurrent par eau un taux d'assurance aussi favorable pour l'assurance d'un navire ou de sa cargaison, en tenant compte de la catégorie de ce navire ou de cette cargaison, que celui qui est accordé à ce voiturier ou à toute autre personne soumise à cette loi.

"Article 18. Que tout voiturier commun par eau, dans le commerce entre états, devra établir, observer et mettre en vigueur ces taux, tarifs, charges, classifications et listes justes et raisonnables; et des taxes et règlements justes et raisonnables au sujet de ceux-là, ainsi qu'au sujet de l'assurance, de la forme et contenu des billets, reçus et connaissements, des manières et méthodes de présenter, marquer, empaqueter et livrer les marchandises pour le transport; du port des bagages personnels, des échantillons et du surplus de bagage, des facilités de transport et de toutes les autres questions se rapportant ou touchant à la réception, la manutention, au transport et à l'assortiment et livraison de ces marchandises.

"Tous ces voituriers devront déposer devant la Commission et tenir à la disposition du public, selon la manière et forme prescrites par la Commission, les taux maxima, prix et charges pour le transport ou se rapportant au transport entre les endroits situés sur leur route; et, si une ligne directe a été établie, les taux maxima, prix et charges pour ou se rapportant au transport entre les endroits situés sur sa route et des endroits situés sur la route de tout autre voiturier par eau.

"Aucun voiturier ne devra demander, charger ou encaisser une compensation plus élevée pour les dits transports que les taux, prix et charges enregistrés en vertu de cet article, sauf avec l'approbation de la Commission et après qu'un avis de dix jours aura été donné en la manière et forme prescrites par la Commission, avis donnant le montant de l'augmentation proposée; mais, la Commission, pour de bonnes raisons, peut mettre de côté cet avis.

"Article 19. Que lorsque un voiturier commun par eau faisant le commerce entre états réduit ses taux pour le transport d'une catégorie quelconque de marchandises, pour des endroits où la concurrence existe ou de ces endroits, en dessous d'un taux rémunérateur dans l'intention d'anéantir ou autrement causer des dommages à un voiturier concurrent par eau, il ne pourra augmenter ces taux tant que, si, après avoir entendu la cause, la Commission déclare que l'augmentation proposée repose sur une modification de conditions autre que l'élimination de la concurrence."

Je pourrais continuer à lire d'autres clauses de cette loi, clauses toutes des plus sévères. Les règlements concernant les corporations des Etats-Unis sont sous le contrôle de cette Commission et sont pour ainsi dire plus drastiques, dans mon opinion, que les règlements énoncés par les commissaires des chemins du Canada. Je ne saurais comprendre pourquoi les personnes intéressées au transport croient qu'il n'est pas raisonnable de permettre le maintien de cette clause dans la loi quand on donne à la Commission toute la marge voulue pour la leur appliquer.

M. Green: Avez-vous trouvé dans cette loi quelque chose qui se rapporte aux charges autres que celles des voituriers?

M. King, C.R.: Oui, dans les articles sur l'interprétation. Je n'ai pas cru qu'il fût juste de laisser continuer la discussion sans l'interrompre. La clause d'interprétation dit clairement qu'il ne s'agit pas du navire aventurier. C'est le navire qui va régulièrement d'un port à un autre qui constitue le voiturier commun. M. Armstrong n'a pas lu en entier la clause d'interprétation au comité. Il a omis la partie qui traite du voiturier commun et exclut complètement l'aventurier.

ANNEXE No 2

M. Armstrong, M.P.: Je n'ai aucune objection à lire cela et je crois que votre interprétation n'en sera pas tout à fait juste. L'article se lit comme suit:

> "Il est décrété par le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique, assemblés en Congrès: Que le terme "voiturier commun par eau du commerce étranger" quand il est employé dans cette loi, signifie un voiturier commun, excepté les traversiers accomplissant une ligne régulière, qui sont engagés dans le transport par eau des passagers ou des marchandises entre les Etats-Unis ou aucun de ses districts, territoires ou leurs possessions et un pays étranger, que ce soit pour le commerce d'importation ou d'exportation. Pourvu que le navire de cargaison connu vulgairement sous le nom de navire aventurier ne soit pas reconnu comme "voiturier commun par eau du commerce étranger."

C'est-à-dire qu'un aventurier océanique ne sera pas considéré comme voiturier commun, pas plus qu'un traversier. Ce sont là les deux seules exceptions faites.

M. King, C.R.: Prenez la clause suivante.

M. Armstrong, M.P.: La clause suivante se lit comme suit:

> Le terme "voiturier commun par eau du commerce entre états" signifie un voiturier commun faisant le transport par eau de passagers ou de marchandises sur les mers ou sur les lacs et ayant des itinéraires réguliers d'un port à l'autre entre un Etat, district, territoire ou possession des Etats-Unis et aucun autre état, district, territoire ou possession des Etats-Unis ou entre des endroits dans le même territoire, district ou possession.

M. King, C.R.: Cette loi ne s'applique pas aux minerais, charbons et grains des Etats-Unis. J'en parle avec quelque autorité parce que j'ai eu des relations suivies avec la *Lake Carrier's Association*, de l'autre côté de la frontière et nous savons ce qui se passe à ce sujet.

M. Armstrong, M.P.: Voudriez-vous nous expliquer ce que c'est qu'un navire aventurier? Cet article dit qu'un navire océanique de cargaison connu vulgairement sous le nom de navire aventurier ne sera pas reconnu comme voiturier commun par eau du commerce étranger.

M. King, C.R.: Ce n'est pas là la clause qui s'applique au voiturier commun en commerce étranger. Cette clause pourrait s'appliquer—elle ne le dit pas—au commerce étranger—mais le commerce étranger serait Fort-William et Buffalo et le terme aventurier s'appliquerait. Le mot "océan" semble limiter l'expression à océan mais si vous passez à la clause suivante, le commerce des lacs, on dit expressément qu'elle s'applique au trafic régulier entre un port et un autre et cela n'est pas l'affaire du voiturier commun ordinaire.

M. Armstrong, M.P.: Finalement vous nommez vos navires des vapeurs aventuriers. Tous les navires soumis à l'Association du Dominion sont des vapeurs aventuriers.

M. King, C.R.: Tous les navires de fret. Nous avons des navires à passagers suivant des routes établies. Je ne puis pas dire que tous les navires de l'Association sont des aventuriers.

L'hon. M. Graham: Un aventurier est un navire qui peut être affrété par n'importe qui.

M. King, C.R.: Oui, le propriétaire peut le noliser pour qui que ce soit.

L'hon. M. Graham: Il n'est pas confiné à une route établie, n'a pas d'horaire, ne part pas à dix heures pour arriver à midi.

Le Président suppléant: Pas de route établie.

M. KING, C.R.: Non.

M. ARMSTRONG, M.P.: La clause s'appliquera à tous ces navires.

M. KING, C.R.: Je n'ai pas dit cela. Vous essayez à présent d'établir devant le comité que les Etats-Unis ont imposé un règlement ici, quelque chose que nous avons essayé ce matin, et je dis que notre prétention a été amplement soutenue par la lecture d'une des clauses discutées.

M. ARMSTRONG, M.P.: Je ne suis pas d'accord avec M. King. Je suis persuadé que cela comprend les navires semblables à ceux qui sont engagés dans la *Dominion Marine Association.* L'article 21 dit:

> Que la Commission peut obliger tout voiturier commun par eau ou toute autre personne sujette à cette loi, ou tout officier, receveur, fidéi-commissaire, locataire, agent ou employés d'iceux à déposer devant elle tout rapport périodique ou spécial ou tout compte, relevé, liste de tarif, ou tout mémoire de tous faits et transactions intéressant les affaires dudit voiturier ou de toute autre personne sujette à cette loi. Tel rapport, compte, relevé, liste de tarif ou mémoire sera assermenté si la Commission l'exige et sera présenté selon la forme et dans le délai prescrits par la Commission. Quiconque manque de déposer ce rapport, compte, relevé, etc.

Ensuite l'article 22 dit:

> Que toute personne peut déposer devant la Commission une plainte assermentée exposant toute infraction commise contre cette loi par un voiturier commun par eau ou toute autre personne sujette à cette loi et demander réparation pour les dommages causés s'il en est résulté.

Et le reste de l'article traite en détail de l'enquête et des violations à la loi. Je demanderais à ce que tous les articles que j'ai soulignés fussent compris dans le rapport. Si le comité voulait faire imprimer toute la loi, je n'y vois pas d'objection.

M. NESBITT: Imprimez la loi.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il l'impression de toute la loi?

L'hon. M. GRAHAM: Imprimez toute la loi.

M. ARMSTRONG, M.P.: L'objection, telle qu'elle a été exposée par ces messieurs, ce matin, est surtout due au fait qu'on devrait les laisser parfaitement libres d'imposer les tarifs qu'ils désirent, de s'arrêter à tous les ports où ils le voudraient, de prendre les marchandises qu'ils désireraient ou de les laisser, comme il leur plaîrait. C'est là un état de choses sérieux. Ce n'est sûrement pas dans l'intérêt du public. Comme je pourrai vous le démontrer par un rapport de notre statisticien, nous avons dépensé dans le Dominion du Canada plus de quatre millions pour draguer nos rivières, améliorer nos cours d'eau par le balisage et l'éclairage, la construction des docks, des jetées et canaux, de manière à ce que les facilités de transport du pays soient améliorées et mises à meilleur marché. Au lieu de cela, ces messieurs ont été en augmentant les taux tous les ans et s'ils avaient, par exemple, à s'occuper des ports océaniques ou du transport sur l'océan, où ils seraient susceptibles de venir en contact avec des sous-marins ou des mines, ou quelque chose de ce genre, la chose pourrait être tout à fait différente mais, nous voici, sans aucun règlement d'aucune sorte et ils désirent être eux-mêmes la loi, parfaitement libres de faire ce qui leur convient de nos rivières et de nos eaux intérieures. Prenons, par exemple, la position que voici: les chemins de fer, comme vous le savez, ont sous leur contrôle un grand nombre de bateaux et ils font une grande quantité de transport sur les eaux intérieures. Ils sont sous le contrôle de la Commission des chemins de fer. Ils n'ont aucune objection à cette législation. Il n'y a aucune opposition à cette législation de la part des chemins de fer. En ce qui les regarde, nous n'avons eu aucune plainte au sujet du traitement que la Commission des chemins de fer a accordé à nos chemins de fer.

Alors, comment peut-on concevoir que cette Commission ne traiterait pas la marine marchande aussi justement et généreusement. Je voudrais bien savoir ce que le peuple a reçu pour ces dépenses énormes. Je l'ai demandé à quelques-uns de ces messieurs, ce matin, et ils n'ont pas su me le dire. Ils viennent ici demander certaines améliorations au sujet des transports par eau. Tous les ans nous dépensons d'énormes sommes et le public se trouve toujours dans la position de payer des taux de fret plus élevés et de recevoir le traitement que l'association de la marine veut bien lui accorder. Les mots " en tant que la Commission le juge à propos " signifient que la Commission définirait sa propre juridiction en ce qui touche à cette question. En 1913, l'augmentation des taux sur les Grands lacs a été de 20 pour 100. Telle est la déclaration faite par M. Henderson à la page 49. Je crois qu'il serait sage de faire entrer dans le rapport un état des taux de fret par eau tel qu'il appert à la page 19 de nos statistiques des canaux, afin de donner au comité une idée de l'augmentation dans les taux de fret. L'état est comme suit:

TAUX DE TRANSPORT PAR EAU.

Des taux élevés de transport par eau ont prévalu pendant la saison de 1916. L'expérience faite par le département ne se rapporte qu'au blé, mais ceci peut raisonnablement être accepté comme indiquant le caractère de toute l'affaire.

La quantité de blé canadien transporté par eau a été la plus grande dans l'histoire du commerce des Grands lacs. Les faits ont été relevés dans les pages précédentes.

Les taux de transport par les diverses routes ont été comme suit durant l'année:

	1914.	1915.	1916.
Port-Arthur—Fort-William à Montréal:			
Par tonne par mille..	0·124 c.	0·132 c.	0·205 c.
Par boisseau..	4·58 "	4·99 "	7·55 "
Par tonne..	$1.52	$1.66	$2.52
Port-Arthur—Fort-William à la Baie-Georgienne:			
Par tonne par mille..	0·095 c.	0·282 c.	0·264 c.
Par boisseau..	1·46 "	3·54 "	4·10 "
Par tonne..	$48.61	$1.18	$1.37
Port-Arthur—Fort-William à d'autres ports canadiens:			
Par tonne par mille..	0·065 c.	0·124 c.	0·169 c.
Par boisseau..	1·48 "	2·84 "	3·68 "
Par tonne..	$49.29	$94.80	$1.22
Port-Arthur—Fort-William à Buffalo:			
Par tonne par mille..	0·061 c.	0·159 c.	0·159 c.
Par boisseau..	1·63 "	3·97 "	4·27 "
Par tonne..	$53.72	$1.32	$1.42
Port-Colborne à Montréal:			
Par tonne par mille..		0·288 c.	....
Par boisseau..		3·25 "	....
Par tonne..		$1.08	....

Les taux de Duluth ont été en substance les mêmes que ceux de Port-Arthur-Fort-William.

Ceci montre simplement que, d'année en année, au lieu de diminuer, les taux augmentent, on les augmente constamment.

J'ai tenté de montrer que, du moins en ce qui regarde les intérêts du transport aux Etats-Unis, ces intérêts sont contrôlés et je suis certain, en dépit de la déclaration faite par M. King, qu'il découvrira, en s'enquérant, qu'ils sont absolument contrôlés en tant que les eaux intérieures sont intéressées.

Nous devrions donner aux autorités le pouvoir d'imposer une limite de vitesse. J'ai, comme je le disais, présenté une députation au sujet de cette question. Nous devrions avoir des garanties de manière à ce que les vapeurs puissent faire des affaires sur la base d'un service raisonnable.

L'hon. M. GRAHAM: Notre ministère de la Marine ne pourrait-il régulariser la vitesse des vaisseaux? Le ministère des Chemins de fer et des Canaux peut régulariser la vitesse des vaisseaux dans les canaux. Le ministère de la Marine peut régulariser la vitesse sur le lac Saint-Clair. S'ils violent ce règlement, on devrait y mettre ordre immédiatement.

M. ARMSTRONG, M.P.: J'ai cru comprendre qu'il n'existait aucun moyen de régulariser la vitesse sur le côté canadien de la rivière Saint-Clair. Je sais que le règlement n'a pas été mis en vigueur.

L'hon. M. GRAHAM: Je m'imagine qu'il ne l'a pas été d'après ce que vous dites. Il me semble que le ministère de la Marine pourrait régulariser la vitesse à cet endroit.

M. KING, C.R.: Le règlement est déjà en vigueur dans la rivière Sainte-Marie et dans les rivières Saint-Clair et Détroit, où on l'a demandé et le colonel Anderson, ingénieur en chef du ministère de la Marine, qui a principalement charge des feux, a eu des relations très suivies avec le colonel Mason M. Patrick, autrefois ingénieur du ministère de la Guerre des Etats-Unis pour le district de Détroit et est également en relation avec son successeur, le colonel Burgess. Ils se consultent actuellement et préparent des règlements au sujet de certains points critiques sur la rivière Détroit en ce qui regarde la vitesse et les choses de ce genre. Je suis tout à fait persuadé que les propriétaires canadiens de navires se soumettront aussi volontiers aux règlements qui pourront être jugés nécessaires que l'ont fait les propriétaires de navires des Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le ministère des Chemins de fer et des Canaux régularise la vitesse dans les canaux.

M. ARMSTRONG, M.P.: Je comprends parfaitement bien que l'article, tel qu'il est rédigé, ne comprend aucune disposition relative à la vitesse. Je désire faire entrer plusieurs autres choses au rapport. En tant que nous pouvons obtenir des renseignements du ministère de la Marine, ou de celui des Douanes, au sujet des statistiques couvrant le montant de tonnage transporté, les taux exigés et les tarifs, il est pratiquement impossible pour nous d'avoir ce renseignement. J'aimerais à lire une lettre de M. J. Lambert Payne, notre contrôleur des statistiques.

L'hon. M. GRAHAM: Il est contrôleur des statistiques au ministère des Chemins de fer et des Canaux.

M. ARMSTRONG, M.P.: Oui. (Il lit):

OTTAWA, 21 mai 1917.

CHER M. ARMSTRONG,—Vous m'avez laissé ce matin une liste de questions pour des renseignements statistiques touchant les affaires de transports dans les eaux intérieures du Canada. Malheureusement, il n'existe pas de source pour vous renseigner sur le nombre de navires actuellement nolisés au Canada, le nombre de navires qui ont été passés à d'autres pays, ni sur les progrès accomplis dans la construction navale durant une période quelconque de l'histoire du Dominion. Nous n'avons rien eu qui ressemble à un système de statistique applicable aux transports par eau, sauf pour la catégorie très limitée qui constitue le transport par canaux. J'espère que tout cela sera corrigé dès que la Loi consolidée des Chemins de fer sera adoptée par le Parlement.

Par bonheur, je puis vous dire, néanmoins, que le coût, en capital, des canaux jusqu'au 31 mars 1916, a été de $120,210,308. Les frais d'entretien pour l'année 1916 ont été de $1,575,272.

En ce qui regarde le coût, en capital, des aides à la navigation, comme le dragage, le creusage des rivières, les quais, l'éclairage et ainsi de suite, ceci demanderait la réunion de données venant de nombreuses sources officielles. Il y a plusieurs années, j'ai tenté de déterminer le chiffre de dépenses de ces chefs et j'ai été désappointé en constatant qu'il me serait nécessaire de repasser tous

les rapports annuels des Travaux publics, depuis 1882, tous les rapports du ministère de la Marine et des Pêcheries depuis plus longtemps encore, pour réunir les faits sous une forme complète. En 1913, le comptable du ministère des Travaux publics m'a donné un état montrant que, jusqu'au 31 mars 1912, ses relevés montraient un chiffre de dépenses de $90,000,000 dépensés en dragage, dragues, ports, jetées, brise-lames, etc. Ceci en dehors du chenal du Saint-Laurent. Les opérations de la Commission du port de Montréal n'étaient pas comprises pour la période entière. J'ai tenté d'établir un sommaire étendu des dépenses faites pour venir en aide à la navigation par le ministère de la Marine et des Pêcheries, mais je n'ai pas pu mettre la main sur les chiffres. Je me souviens, cependant, que le total définitif de toutes les dépenses en vue du développement de la navigation, y compris les canaux, atteignait $400,000,000. Il est malheureux de voir que les faits ne peuvent être exactement vérifiés et je ne serai pas satisfait tant qu'on n'aura pas fait quelque chose pour les avoir.

Sincèrement à vous,

J. L. PAYNE.

J. E. Armstrong, Esq., M.P.,
Chambre des communes.

Je ne sais pas si, oui ou non, la *Marine Association* veut permettre le recueil des statistiques touchant à ses opérations. Il sera impossible pour la Commission des chemins de fer de contrôler la *Marine Association* et de la forcer à se soumettre à des règlements jusqu'à ce que des statistiques de ses opérations soient recueillies. Par exemple, le gouvernement a lancé une proclamation disant avoir placé sous son contrôle les vaisseaux qui sont possédés ou affrétés au Canada. Actuellement, on suppose que nous avons 8,500 vaisseaux enregistrés, mais le ministère de la Marine dit que ce chiffre ne couvre pas, tant s'en faut, tous les vaisseaux qui devraient être enregistrés. J'ai ici un état publié par le ministère de la Marine donnant une liste des vapeurs dont les propriétaires sont au Canada, mais qui sont enregistrés ailleurs et qui circulent sur les Grands lacs. Eh bien, il y a 36 gros navires qui, à la connaissance du département, opèrent sur nos eaux intérieures, et ne sont cependant pas enregistrés au Canada. Ceci tend à montrer l'état de choses régnant.

Le sens commun demande à ce que le peuple possède un contrôle sur la marine de nos eaux intérieures. On demande simplement un contrôle modéré, convenable et de sens commun. Je ne puis m'imaginer une raison justifiable pour ne pas exercer ce contrôle. Si, pendant les 50 ou 100 dernières années nous avons permis au trafic de se faire dans ces conditions sur nos eaux intérieures, il est grandement temps de changer cela. Le peuple du Canada fournit tous les moyens possibles pour aider les transports, pourquoi ne les contrôlerait-il pas? Nous protégeons les intérêts maritimes des marines étrangères. Si le fait de placer les intérêts maritimes sous le contrôle de la Commission amène une augmentation des taux de transport, pourquoi s'y opposer? Les marins demandent continuellement des améliorations à nos ports et à nos rivières. Nous avons une grande flotte de dragues, brise-glaces et remorqueurs continuellement employés à aider la navigation. Nos rivières sont balisées et éclairées, la télégraphie sans fil est installée et le peuple donne plusieurs autres aides à la navigation toutes pratiquement gratuites aux navigateurs. Est-il injuste de demander que le public ait quelque sauvegarde en retour de ces nombreux avantages?

L'intérêt public demande un rapport sur ce qui se passe dans les services de transport. Voici une des branches les plus importantes du transport de laquelle nous ne savons rien ou presque rien. Un commerce considérable ne passe pas par nos canaux. Il existe un système statistique s'appliquant aux eaux américaines mais non aux eaux canadiennes. Le gouvernement des Etats-Unis obtient des statistiques très précises, mais nous ne prêtons que peu d'attention à ce sujet. Tous les voituriers par terre ou

par eau devraient être soumis au même contrôle. Le Canada est maintenant en posture pour obtenir un contrôle international sur les navires océaniques depuis que les Etats-Unis sont entrés dans la guerre mondiale.

La Grande-Bretagne et les Etats-Unis, la France et le Canada et leurs alliés pourraient établir un arrangement international définitif par lequel ils maintiendraient un contrôle absolu sur les navires océaniques, si nous avions ce contrôle. Il est absurde de dire que nous ne pouvons pas réglementer les taux et que les consommateurs comme les producteurs en souffriraient. Les chemins de fer n'ont pas eu le droit d'augmenter leurs taux durant ces périodes difficiles, tandis que les navires ont augmenté les leurs plusieurs fois. Nous contrôlons les chemins de fer, pourquoi pas les voies navigables? La justice sera la base du contrôle des commissaires. Nous avons vu des propriétaires de navires exagérer follement leurs taux océaniques et nous avons des cas d'augmentations matérielles sur nos eaux intérieures. Une spéculation folle existe sur nos Grands lacs, cependant il n'y a pas de sous-marins à cet endroit pour entraver le commerce. Une cour investie de pouvoirs devrait être établie pour le contrôle de nos eaux intérieures. L'augmentation actuelle dans les taux de fret se répercute dans l'augmentation des vivres du peuple.

J'ai ici des déclarations du ministère de la Marine et du ministère des Douanes au sujet de la question des statistiques maritimes, et je voudrais les voir figurer au rapport. Je lirai tout d'abord la lettre du ministère des Douanes:

OTTAWA, 21 mai 1917.

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Chambre des communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Comme vous me le demandiez par téléphone, ce matin, je vous envoie ci-inclus copie du rapport du Commerce et de la Navigation pour la période financière terminée le 31 mars 1916, et je vous demanderai de vous reporter à l'état n° 17, page 474, au sujet de la marine.

Vous remarquerez par le mémoire ci-joint du commis en chef des statistiques que, dans tous les états maritimes, le tonnage total des navires figure sans tenir compte si le nombre des arrivées et des départs couvre un ou plusieurs navires; c'est-à-dire que, si le rapport signale 10 arrivées et que celles-ci soient pour le même navire de, disons 100 tonnes, le rapport indiquerait 1,000 tonnes comme le tonnage.

Respectueusement à vous,

R. R. FARROW,
Sous-commissaire des douanes.

OTTAWA, 21 mai 1917.

MÉMOIRE POUR M. FARROW,
Sous-commissaire des douanes.

Au sujet de votre demande de cet après-midi regardant l'état n° 17, page 474, 11e partie du rapport du Commerce et de la Navigation pour la période fiscale terminée le 31 mars 1916.

Cet état et tous les états maritimes semblables de notre publication annuelle font figurer le nombre actuel d'arrivées et de départs, selon le cas, sans tenir compte si le même navire ou divers navires entrent dans les transactions. Ainsi, si un navire de, disons 100 tonnes, arrive à un certain port dix fois dans le cours de la saison, les rapports des douanes montreront 10 arrivées pour un tonnage total de 1,000 tonnes.

R. M. HEINTZ,
Commis en chef des statistiques.

J'ai un état semblable venant du ministère de la Marine et montrant l'état de choses existant en ce qui touche cette utilité publique (lisant):

OTTAWA, 21 mai 1917.

MONSIEUR,—Selon votre demande verbale de ce matin, je vous envoie ci-inclus copies de:

(1) Loi maritime du Canada.
(2) Dernier rapport maritime.
(3) Liste récente des navires, et
(4) Liste de navires britanniques possédés au Canada et en circulation sur les Grands lacs, mais enregistrés comme navires britanniques en dehors du Canada.

En ce qui touche ceux-ci j'attirerai votre attention sur les articles 5 et 6 de la Loi Maritime du Canada qui font voir quels navires doivent être enregistrés afin d'être reconnus comme navires britanniques dans les limites du Canada. Les articles 32 et 38 de la même loi pourvoient à l'autorisation des navires de qui l'enregistrement n'est pas exigé et des vaisseaux qui ne sont pas des navires selon les termes de la loi.

La liste des vaisseaux porte le nom, la description et le tonnage de chaque vaisseau enregistré au Canada jusqu'au 30 décembre 1915 (la liste de 1916 est encore entre les mains de l'imprimeur). Vous remarquerez qu'elle ne contient pas les noms de ces vaisseaux qui font du cabotage dans les eaux du Canada, mais qui sont enregistrés comme navires britanniques dans des ports en dehors du Canada. La liste imprimée sur papier rose porte une certaine quantité de vaisseaux dont les propriétaires étaient au Canada, mais qui étaient enregistrés ailleurs et qui circulaient sur les Grands lacs en 1913. Un grand nombre de ces vaisseaux ont été passés au registre des vaisseaux canadiens depuis la publication de cette liste, mais quelques-uns, comme le *Easton*, l'*Edmonton*, le *Keyport*, le *Keywest* et le *Saskatoon* sont encore enregistrés dans le Royaume-Uni et leur tonnage ne paraît pas dans les statistiques publiées par le bureau des navires enregistrés dans le Dominion. Ces statistiques, pour l'année finissant le 31 décembre 1915, se trouvent au rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Comme je vous l'ai promis ce matin, je vous envoie ci-inclus une copie de la Loi de 1910 sur le Transport par Eau des Marchandises.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. HAWKEN.

J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Chambre des communes, Ottawa.

Les compagnies de chemins de fer nous donnent des renseignements complets au sujet du nombre de leurs employés, des salaires, etc., mais les compagnies maritimes ne nous fournissent aucune donnée. Nous offrons des moyens et des aides pour aider le transport et on se demande pourquoi nous n'exercerions pas le contrôle et la protection des intérêts maritimes des navires étrangers. Nous avons un contrôle absolu sur les chemins de fer, pourquoi n'aurions-nous pas le contrôle des compagnies de navigation.

M. KING, C.R.: Nous craignons que, si cet article est adopté, les lois des côtes ne soient violées. Je reçois constamment des dépêches de département me disant que

telle ou telle compagnie désire amener un bateau américain pour parcourir une certaine route où l'on a l'intention de développer du commerce au Canada mais, invariablement, je réponds: "Non."

M. ARMSTRONG, M.P.: L'intérêt public demande qu'un rapport complet soit fait de ce qui se passe sur les lignes de transport de ce pays. Nous devrions avoir un système statistique complet en ce qui regarde la navigation. Nous avons le contrôle des chemins de fer en ce qui regarde les taux, mais en ce qui regarde le transport par eau nous avons vu les armateurs de navires imposer des taux absurdes et, dans l'intérêt du public, il est nécessaire qu'il existe un corps de contrôle qui régularisera les taux du commerce par voie d'eau. En terminant, je désire simplement demander au comité d'étudier très soigneusement cette clause. Je suis convaincu qu'elle est avantageuse aux intérêts du peuple du Canada et elle devrait avoir force de loi aussitôt que possible et je demande respectueusement aux armateurs de l'examiner sous un jour loyal et favorable. Je suis certain que la Commission des chemins de fer les traitera justement et équitablement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs du comité, allons-nous maintenant entendre la réponse de ceux qui sont opposés à cet article?

M. SINCLAIR: Nous les avons entendus suffisamment déjà, si M. Armstrong a soulevé cette question nouvelle, je crois qu'il serait bon d'entendre quelqu'un à ce sujet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ces messieurs ont eu la promesse d'obtenir le droit de répondre. Y a-t-il quelqu'un qui désirerait répondre aux arguments qui ont été présentés par M. Armstrong?

M. KING, C.R.: Je crois qu'il ne serait pas juste de faire perdre plus de temps au comité.

M. NESBITT: Il n'y a qu'une seule question que je désirerais poser à quelqu'un et c'est celle-ci: quand vous avez un itinéraire fixe, disons de Montréal à la tête des lacs, au cours duquel vous recueillez des marchandises en petites expéditions, faites-vous une différence entre les divers expéditeurs?

M. J. D. BOURKE, *Great Lakes Transportation Company*, de Windsor: Il n'y a absolument aucune différence ou favoritisme dans le trafic.

M. NESBITT: Si je désire expédier quelque chose, m'accorde-t-on le même taux qu'aux expéditeurs réguliers?

M. BOURKE: Vous bénéficiez du même tarif, absolument. Nous publions notre tarif et vous avez les mêmes égards que le plus grand consommateur ou expéditeur recevrait.

M. KING, C.R.: J'aimerais à ce que le comité comprenne que mon interprétation et ma manière de comprendre les statuts des Etats-Unis sont entièrement différentes de l'interprétation qui leur est donnée par M. Armstrong. Je veux que ce point soit bien clair.

Le comité s'ajourne.

APPROBATION DE L'ARTICLE 358 PAR DIVERSES ORGANISATIONS.

Le comité a consenti à l'insertion dans le rapport des documents qui suivent, à la demande de M. Armstrong:

Comme représentants de la municipalité de la ville de Sainte-Catherine, nous avons foi et nous favorisons la proposition faite par le comité des chemins de fer de donner à la Commission des chemins de fer le pouvoir de régulariser et contrôler le trafic des expéditions par eau aussi bien que par voie ferrée comme on le propose par l'article 358 amendant la loi des chemins de fer et étudié par le comité le 22 mai 1917.

(Signé) Echevin JAS. A. WILEY,
Echevin D. W. EAGLE.

Nous laissons la déclaration ci-dessus car il nous est impossible d'assister à la séance de cet après-midi, vu que nous devons partir pour Montréal.

JAS. A. WILEY.

ASSOCIATION DES PRODUCTEURS DE FRUITS D'ONTARIO.

M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Chambre des communes, Ottawa.

CHER M. ARMSTRONG,—A une réunion tenue à Sarnia de l'Association des producteurs de fruits et de légumes du comté de Lambton, le mercredi 21 courant, la résolution suivante, proposée par Isaac Frayn, de Forest, et secondée par John Forbes, de Wyoming, a été adoptée à l'unanimité et M. McDonald et moi-même avons été chargés de vous la faire parvenir:

Résolu que, attendu que le gouvernement du Dominion dépense des milliers de dollars chaque année pour entretenir nos voies navigables internes, nos ports, etc., et attendu que les compagnies de navigation, par leur contrôle du service, entravent la production et nuisent aux facilités du marché pour les produits agricoles, surtout les fruits et légumes. Il est par les présentes résolu que cette association appuie fortement l'adoption du projet de loi de M. Armstrong qui amende la loi des chemins de fer de manière à ce que les compagnies de navigation faisant affaires sur les eaux intérieures se trouvent placées sous la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada.

Je pourrais faire remarquer que, la saison dernière, alors que les débouchés du marché étaient le plus nécessaires, la *Northern Navigation Company* a refusé des expéditions de Sarnia au Sault-Sainte-Marie. La *Niagara, St. Catharines & Toronto Navigation Company* dessert le district de Niagara. La saison dernière les expéditions de Port-Dalhousie à Toronto ont été refusées du vendredi au lundi, ce qui a causé beaucoup d'ennuis. Ces choses arrivent continuellement au cours de la saison et elles devraient être contrôlées. Les compagnies augmentent les taux à leur guise et elles profitent de toutes les occasions. Comme vous le savez, les chemins de fer ont obtenu une augmentation il y a quelque mois, augmentation équivalente à un centin pour la cinquième catégorie de marchandises et, à présent, la *Northern Navigation Company* annonce une augmentation comme par la cédule ci-jointe.

Votre dévoué,

G. E. McINTOSH.

NORTHERN NAVIGATION COMPANY.

Ci-dessous état montrant les taux qui étaient en vigueur l'an dernier pour les fruits et légumes et les taux que cette compagnie doit mettre en vigueur durant la saison 1917.

	Ancien.	Nouveau.
Fruits et légumes de toutes sortes, n'importe quelle quantité en paniers de 10 livres et en dessous, chaque..	3 cents.	5 cents.
Fruits et légumes de toutes sortes, n'importe quelle quantité en paniers de 10 à 18 livres, chaque..	5 "	7½ "
Fruits de toutes sortes (sauf les pommes), en boîtes, caisses à clair-voie ou barils, toute quantité par 100 livres..	30 "	37 "
Pommes en boîtes, moins qu'un wagon par 100 livres..	30 "	37 "
Pommes en boîtes, charge de wagon, par 100 livres. Charge minimum, 24,000 livres.	20 "	25 "
Pommes en barils:		
Moins que 10 barils, par baril..	40 "	45 "
10 à 49 barils, par baril..	30 "	31 "
50 barils et plus, par baril..	25 "	30 "
Légumes verts, selon la classification canadienne en sacs, boîtes, caisses clair-voie ou barils:		
Moins qu'une charge de wagon, par 100 livres..	30 "	37 "
Charge de wagon (min., 24,000 livres), par 100 livres..	15 "	16 "
Légumes d'hiver, même tarif que ci-dessus.		

Des wagons mixtes seront acceptés sur la base suivante:—

Les légumes, verts ou d'hiver en sacs, caisses à clair-voie, boîtes ou barils et les pommes en boîtes quand ces marchandises sont expédiées avec des fruits ou légumes en paniers seront acceptés au taux de 25 cents par 100 livres, un taux de 5 ou 7½ cents étant demandé pour les paniers. Charge minimum du wagon, 20,000 livres.

MEMOIRE SUR LE GENRE DE SERVICE.

En 1912 la *Northern Navigation Company* donnait un service continuel de Sarnia au Soo, Port-Arthur et Fort-William.

Le Soo est un excellent marché naturel—pour les fruits de l'Ontario-Ouest.

En 1913 et 1914 le service fut suspendu pour toutes les marchandises venant de Sarnia.

En 1915 la compagnie fut persuadée de reprendre son service et elle recommença à prendre des marchandises pour Sault-Sainte-Marie. Cependant, le marché se trouvait désorganisé.

En 1916 elle donna du service jusqu'au commencement de la saison des fruits. Des expéditions furent envoyées à Sarnia, la compagnie sachant qu'elles ne seraient pas acceptées.

Les Producteurs de Fruits et de Légumes de l'Ontario-Ouest ont augmenté leur production pensant que le service serait continué.

La clientèle passa aux Producteurs de l'Etat de New-York puis au Sault, Michigan et des Commissionnaires américains ouvrirent des bureaux pour placer les produits américains sur le marché canadien.

Les producteurs de fruits et de légumes désirent avoir un marché. C'est simplement une question de service.

Le service de Sainte-Catherine à Toronto.—Accepte les expéditions offertes le vendredi, puis rien n'est accepté du vendredi au lundi.

WINNIPEG, MANITOBA, 23 mai 1917.

M. J. E. ARMSTRONG,
Président du comité de la Chambre,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre honorée du 20 courant me priant vivement de venir devant un comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes qui étudie la refonte de la loi des Chemins de fer. Je n'ai pas reçu le télégramme que vous me dites avoir envoyé à la même date que la lettre.

Je serais très heureux d'avoir l'occasion de venir devant ce comité pour le compte de l'Association des producteurs de grain du Manitoba et au sujet de l'importante question de la refonte de la Loi des Chemins de fer, surtout à cause de l'article 358, sur lequel vous attirez mon attention. Il me semble que la Commission des chemins de fer ou tout autre corps constitué ne saurait avoir le contrôle effectif des taux d'exportation, si ce même corps ne peut aussi contrôler les taux des navires qui forment partie du système de transport en ligne directe. Ce n'est, pour les chemins de fer, qu'une question de comptabilité que de proportionner une perte faite par le chemin de fer et de la compenser par une augmentation sur les taux du service par eau qui fait partie du système.

Télégraphiez-moi pour me dire si mes dépenses seront payées dans le cas où je me présenterais devant le comité.

Bien sincèrement à vous,

R. McKENZIE,
Secrétaire.

Lettre de la *Ontario and Western Co-Operative Fruit Company,* en date du 23 mars 1914, qui se lit comme suit:

C'est avec beaucoup de plaisir que nous constatons les efforts que vous faites pour obtenir certaines modifications ou additions à la Loi des chemins de fer. Notre compagnie se compose de cent cinquante producteurs de fruits pour le compte de qui, au cours de la dernière saison, nous avons manié près de 350,000 paniers de fruits, soit environ deux cent vingt-cinq wagons, dont la moitié expédiée par messageries. Vous comprendrez par ceci combien cette question est pour nous d'une importance vitale. Nous avons placé la question devant les conseils du village de Grimsby et du township de Grimsby-nord, qui ont adopté des résolutions appuyant la législation proposée, comme vous le constaterez par les copies ci-jointes des résolutions adoptées.

Les résolutions suivantes ont été adoptées par une compagnie de producteurs de fruits de l'ouest d'Ontario.

Actuellement aucune compagnie de navigation qui n'appartient pas ou n'est pas louée ou nolisée par une compagnie de chemin de fer, sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, ne tombe sous son contrôle. En d'autres termes la compagnie Richelieu et Ontario fait le service entre Queenstown, Niagara-on-the-Lake et Toronto et transporte beaucoup de fruits. A Niagara, il n'existe aucune protection ou aucun abri pour recevoir les fruits au dock et des pertes fréquentes ont été causées par la pluie. Nous n'avons aucun moyen de forcer cette compagnie à construire un abri, parce qu'elle n'appartient pas à une compagnie de chemin de fer et n'est ni louée ni nolisée par une compagnie sous le contrôle de la Commission. La *Northern Navigation Company,* qui exploite les

navires *Huronic, Hamonic* et *Sarenic,* à partir de Sarnia jusqu'aux ports du haut des lacs, refuse depuis deux ans d'accepter des fruits ou aucune marchandise à destination du Sault-Sainte-Marie, prétendant qu'elle n'a pas le temps de décharger à ce port. Cette conduite a fait perdre un de leurs meilleurs marchés aux expéditeurs de fruits et de légumes de l'ouest d'Ontario à cause de l'avantage naturel qu'ils possédaient de transporter ainsi leurs produits plus rapidement que par le chemin de fer. Ce marché s'est ainsi tourné vers l'Etat de New-York. Voici un autre cas où il est impossible de remédier à l'état de choses existant, parce que la Commission des chemins de fer a dit: " Ces compagnies ne sont pas la propriété de compagnies de chemins de fer et ne sont ni louées ni nolisées par elles, et elles ne tombent pas sous la juridiction de la Commission pour le transport des marchandises et ne sont pas, conséquemment, sous le contrôle de la Commission.

M. ARMSTRONG, M.P. (président): Je désirerais maintenant lire une clause ou deux venant du secrétaire de la *Fruit Growers' Association of Ontario Transportation Company*, à Forest, Ont.:

En ce qui touche les expéditions par eau, l'an dernier, 52,053,913 tonnes de marchandises sont passées dans les divers canaux. De ce total, 39,951,661 tonnes étaient des produits des mines; 8,522,327 tonnes des produits agricoles, et le chiffre suivant était de 1,881,699 tonnes, produits des manufactures. Il est bon de remarquer que le taux moyen par tonne sur le trafic canadien par eau était, en 1912, de 91.04 cents et en 1913 de 99.37 cents tandis que, durant les mêmes années, le taux américain était de 56.62 cents et 55.19 cents pour ces années respectives. Le taux canadien du trafic par tonne a augmenté tandis que le taux américain a diminué.

Des intérêts du commerce des fruits en Colombie-Britannique.

NAKUSP, C.-B., 6 avril 1914.

M. ROBERT F. GREEN, M.P.,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Ceux qui sont intéressés au commerce des fruits en Colombie-Britannique suivent de très près le projet de loi quatre-vingt-cinq, à la Chambre des communes.

Je crois que ce projet de loi est appuyé par M. J. E. Armstrong, M.P., de Lambton.

Comme nous sommes si loin d'Ottawa, je ne sais pas comment ce projet de loi progresse, mais il me semble qu'il sera sujet à beaucoup d'opposition. En conséquence, je vous demande d'appuyer ce projet de loi et, si vous le pouvez, de faire savoir à M. Armstrong qu'il a tout l'appui solide des producteurs de fruits de la Colombie-Britannique et que, comme membre de l'Association des producteurs de la Colombie-Britannique, je lui souhaite le plus vif succès.

Si le projet de loi n'est pas déjà accepté, je vous demanderai d'aider son adoption au cours de la session actuelle, car il est de la plus haute importance pour les producteurs de fruits comme pour tous les autres marchands qui utilisent les lignes ordinaires de transport. Si vous en avez le temps, faites-moi savoir comment ce projet de loi progresse, dites-moi s'il est adopté ou laissé de côté pour le moment, mais tâchez que cette dernière chose n'arrive pas.

Vous pourriez aussi m'envoyer une copie de ce projet de loi s'il y en a d'imprimées.

Je suis confus de vous ennuyer de mes si nombreuses lettres, mais ce projet de loi est de la plus haute importance à nos intérêts et je crois que c'est de mon devoir d'y aider, si une lettre peut aider.

Je demeure, respectueusement à vous,

THOS ABRIEL,
Vice-président de l'Association des P. F. C.-B.

Des producteurs de légumes d'Ontario, comme suit:

Je vois, par le journal de ce matin, que la ville de Leamington a envoyé une délégation de cent personnes auprès du gouvernement pour lui demander d'accorder de plus forts crédits pour la construction d'un port. Tel est le cri poussé par chacun des ports des lacs. Que sert au gouvernement de dépenser nos millions à ouvrir des ports pour les compagnies de navigation qui veulent bien en accepter les avantages, et bien d'autres millions qui ont été dépensés libéralement par le peuple canadien pour agrandir nos voies fluviales et rendre la navigation possible, quand le peuple qui fournit l'argent ne peut avoir aucun contrôle sur les compagnies de navigation? Cela semble le comble de l'absurdité de voir demander au comté de Lambton, centre de la navigation interne, d'envoyer ses marchandises par voie ferrée jusqu'à Owen-Sound pour les mettre là à bord des vapeurs de la *Northern Navigation Company* pour les faire transporter au Sault-Sainte-Marie. Cela signifie un voyage de quatre ou cinq jours au lieu des vingt-quatre heures nécessaires, si nous chargions à Sarnia.

De quelle utilité serait pour le gouvernement de dépenser des milliers de dollars pour ouvrir le port de Leamington si Leamington se trouve dans la même position que Lambton relativement au même marché? Quel avantage Lambton retire-t-il, actuellement, de sa position géographique par rapport à son commerce à la tête des lacs? Bien que les taux n'aient pas encore été publiés on sait que c'était un fait commun d'accorder à un expéditeur de Montréal ou de Toronto un taux par voie fluviale directe et, pis que cela, le fait était qu'un expéditeur de Lambton, pour s'assurer de l'espace, devait s'entendre avec Toronto trois ou quatre jours d'avance s'il voulait avoir cet espace. Souvent on le lui promettait et ensuite on ne le lui accordait pas.

Cette question de nos relations avec le Sault a été étudiée à une réunion du *Board of Trade* et le représentant de la *Northern Navigation Company,* qui est aussi membre du conseil du *Board of Trade,* expliqua la position de sa compagnie et il déclara très énergiquement que, comme il dirigeait le bureau d'exploitation, il n'était nullement en faveur de voir sa compagnie accepter des chargements pour le Sault.

Son argument était que les expéditeurs de Lambton sont actuellement très favorisés en ce qui regarde les taux et il les croyait fort peu sages de suggérer que votre législation actuelle soit mise en vigueur, car il disait que les expéditeurs de Lambton y perdraient. Ce furent ses paroles comme membre de l'exécutif.

Dans la même phrase il demanda pourquoi le gouvernement ou le peuple dicterait à une compagnie de navigation la manière de conduire ses affaires.

Permettez-moi de vous affirmer que vous avez derrière vous, dans la législation que vous proposez, le support entier et le sincère appui de toutes les associations d'expédition de fruits et de légumes de la province et de vous assurer qu'elles apprécient l'excellent travail que vous faites, travail qu'elles comptent voir poussé et conduit à bonne fin promptement.

Le printemps dernier la *Northern Navigation Company* nous a avisés d'une augmentation considérable dans les taux de transport des produits. Après une ou deux entrevues difficiles avec cette compagnie et une agitation considérable dans la presse nous en sommes arrivés à une entente et l'augmentation ne frappe que les marchandises en paniers. Nous avons tenté une diminution des taux pour certaines commodités, comme les pommes de terre, par exemple, en chargements de wagon, mais nous n'avons pu obtenir aucune réduction.

Les chemins de fer nous accordent ce que l'on nomme un taux d'accommodement, quand des expéditions de certains produits sont considérables.

Notre comté devient rapidement grand producteur de pommes de terre et il lui faudra obtenir l'avantage de taux moins élevés que ceux qui existent actuellement. Nous ne saurions trop insister pour que vous fassiez obtenir ces avantages à votre propre comté. Pour illustrer notre position je vous ferai remarquer que nous payons actuellement un taux par eau de 15 cents par quintal pour le Sault-Sainte-Marie, une distance de 300 milles, plus le quaiage aux deux ports du voyage, ce qui fait un total de 20 cents par quintal.

Le même taux existe pour Port-Arthur, 600 milles. Comparez ceci avec les taux par voie ferrée accordés aux expéditeurs du Nouveau-Brunswick.

Du Nouveau-Brunswick à Toronto, 900 milles, 22 cents du quintal.

Du Nouveau-Brunswick à Sarnia, 1,075 milles, 26 cents du quintal.

Du Nouveau-Brunswick à Port-Arthur, 1,450 milles, 36 cents du quintal.

Ce taux des lacs est en dehors de toute proportion avec les services donnés et nous ne voyons pas la possibilité d'être mieux traités tant que la Commission des chemins de fer ne contrôlera pas la situation.

Nous pourrions ajouter que notre association est la plus vaste association coopérative de la province et notre production excède sans aucun doute celle de toute autre association de producteurs de légumes.

Proposé par Peter Gardiner, secondé par W. J. Menzies:

Que nous, conseil du Township de Sarnia, approuvons par les présentes la législation actuellement proposée à la Chambre des communes d'Ottawa par M. J. E. Armstrong, M.P., dans le projet de loi n° 85, loi pour amender la Loi des Chemins de fer. Nous croyons fermement que ce projet de loi est dans l'intérêt entier de la classe d'affaires.

JOHNSTON TAYLOR,
Reeve.

SARNIA, Ontario, 20 mars 1914.

(De l'Association coopérative des producteurs de Lambton.)

Présenté par A. J. Wellington, secondé par Jared Moore:

Que nous, l'Association coopérative des producteurs du comté de Lambton, réunis en assemblée, approuvons par les présentes la législation actuellement proposée à la Chambre des communes d'Ottawa par M. J. E. Armstrong, M.P., soit le projet de loi n° 85, loi pour amender la Loi des Chemins de fer.

Nous croyons de plus que ladite législation est dans l'intérêt général de toutes les classes qui sont appelées à faire affaires avec les compagnies de transport et nous, comme société coopérative de plus de cent membres, qui aurons plus de deux cents wagons de produits à expédier cette année, demandons à ce que cette législation ait force de loi le plus tôt possible.

(Signé) J. W. SMITH,
Président.
W. D. FERGUSON,
Secrétaire.

SARNIA, Ont., 21 mars 1914.

ANNEXE No 2

Télégramme des producteurs de fruits de Lambton qui se lit comme suit:

SARNIA, 25 mai 1914.

J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Chambre des communes, Ottawa.

Nous remarquons avec plaisir que votre comité qui étudie la nouvelle Loi des Chemins de fer se réunit demain et remarquons aussi que les représentants de la *Inland Navigation Company* ont fortement protesté contre une législation qui place cette compagnie sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, alors que ladite compagnie attire des expéditeurs de certains produits de nécessité première par des taux de transport de 75 pour 100 plus élevés pour le transport par eau que pour le transport par voie ferrée, tel que donné sur la base de la tonne-mille, et il n'y a pas de doute que cette compagnie protestera contre une intervention dans ses taux exorbitants mais, au nom des expéditeurs de Lambton, qui auront à expédier quatre ou cinq cents wagons de ces produits cette année, nous demandons d'agir promptement sur cette législation.

L'ASSOCIATION COOPERATIVE DES PRODUCTEURS DE LAMBTON.

Par GEO. FRENCH,
Gérant.

(Mémoire lu par M. Armstrong au comité de la Chambre et du Sénat.)

CONSOLIDATION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER, CLAUSE 358.

Je prends toute la responsabilité d'avancer la clause 358 dans la Loi des Chemins de fer. Dès le début de la session j'ai fait voir à notre ministre des Chemins de fer et Canaux l'importance qu'il y avait de mettre les vaisseaux de notre navigation interne sous le contrôle de la Commission des chemins de fer. Je suis assuré que cette législation est dans l'intérêt et à l'avantage du peuple tout entier et, après avoir écouté le débat à la Chambre des communes, débat qui occupa beaucoup de temps durant trois séances de la session actuelle, après avoir discuté l'état de choses existant sur nos Grands lacs, j'ai décidé de présenter ce projet de loi devant le parlement. L'amendement que j'ai ajouté à la clause actuelle donne simplement à la Commission des chemins de fer le contrôle sur tous les navires qui entrent dans nos ports, les obligeant à déposer leurs arrangements de tarifs et leurs taux.

Mon but en demandant à ce que tous les navires qui entrent dans nos ports océaniques déposent leurs taux et leurs arrangements à la Commission des chemins de fer est d'obtenir que nous ayons des données définies pour aider la commission existante à étudier les taux des tarifs océaniques. En faisant cette demande aux lignes océaniques, je ne crois pas que nous gênions en aucune manière le trafic océanique, mais il est important que nous sachions, à cette époque, les arrangements qui sont faits avec les compagnies qui desservent nos ports. On m'a aussi fait remarquer qu'il existait des préjudices contre les navires océaniques dans les ports du Canada. Cette clause demande de plus que tous les bateaux transportant des voyageurs ou des marchandises entre un port ou un endroit du Canada et un port ou un endroit ailleurs tombent sous la juridiction de la Commission des chemins de fer.

Depuis plusieurs années on m'a fait remarquer que les expéditeurs importants sur nos eaux intérieures recevaient des taux très peu élevés et que leurs marchandises sont transportées par les vaisseaux avec un profit très minime tandis que, d'un autre côté, les petits expéditeurs se voient demander des taux

excessifs pour le transport de produits semblables. Je suis persuadé que ces préjudices dans les taux de transport existent sur nos eaux intérieures au détriment du producteur, du petit manufacturier, expéditeur et consommateur.

Le but de cette clause est d'essayer d'amener une solution par laquelle le petit expéditeur, qu'il soit manufacturier ou producteur, ne souffre pas de ces préjudices et je ne connais pas de meilleure manière de juger entre ces intérêts opposés que de placer le contrôle du règlement de leurs différences sous la juridiction des commissaires des chemins de fer. J'ai en mains des documents venant de manufacturiers et de producteurs se plaignant des taux excessifs de transport; du manque de règlements en ce qui regarde les escales, ce qui fait que les navires de marchandises ne veulent pas arrêter pour prendre seulement quelques wagons de produits manufacturés, de foin, de fruits ou de légumes et laissent ces produits exposés pendant des jours et parfois des semaines, souvent au sérieux détriment desdits produits et à la clientèle des producteurs.

Il est vrai que les navigateurs prétendent et je sais des cas où ils sont justifiés de faire les déclarations suivantes: que les docks, dans beaucoup de cas sont soit possédés par des chemins de fer ou des corporations particulières et que les taux de quaiage demandés par ces corporations sont tellement excessifs que les navigateurs préfèrent perdre la clientèle que de payer les frais d'escale. Que les arrimeurs et la main-d'œuvre nécessaire aux endroits d'expédition doivent être pris en considération. Ce sont là des questions qui viendraient sous la juridiction de la Commission des chemins de fer qui pourrait suggérer des arrangements satisfaisants. Dans beaucoup de cas, les frais occasionnés à l'expéditeur sont très élevés et, actuellement, il ne possède aucun remède.

Les navigateurs peuvent faire escale ou non, comme ils le veulent bien; les mêmes ennuis existent pour les marchandises venant de la tête des Grands lacs et s'appliquent surtout aux marchandises en petits colis, dans les deux sens.

Je crois bon de produire un court mémoire relatif aux vaisseaux côtiers américains et aux règlements qui les régissent:

REGLEMENTS AMERICAINS.

Le Congrès américain, par une loi, en date du 19 juin 1886, telle qu'amendée par la loi du 17 février 1898, statue:

"Aucun vaisseau étranger ne devra transporter des passagers d'un port à l'autre ou d'un endroit à l'autre des Etats-Unis, soit directement, soit par voie d'un port étranger, sous peine d'une amende de $200 pour chaque passager ainsi transporté et débarqué."

Il est de plus statué à l'article 26 de la loi du 17 février 1898:

"On ne devra transporter aucune marchandise par eau sous peine de contravention à cette loi, d'un port des Etats-Unis à un autre port des Etats-Unis, soit directement soit par voie d'un port étranger, ou à quelque autre endroit de la route, sur aucun vaisseau autre qu'un vaisseau des Etats-Unis."

"Cet article ne devra pas être interprété comme devant prohiber le voyage d'un vaisseau étranger d'un port à un autre des Etats-Unis: Pourvu qu'aucune marchandise étrangère autre que celle qui a été importée sur ce vaisseau d'un port étranger et qui n'aura pas été déchargée, ne soit transportée d'un port ou d'un endroit quelconque des Etats-Unis à un autre."

ANNEXE No 2

LOIS CANADIENNES.

La législature canadienne, par la loi 2 Ed. VII, chap. 7, article 3, (1902) devenu l'article 955 du chapitre 113 des Statuts refondus de 1906, statue:

"On ne devra transporter aucunes marchandises ou passagers par eau d'un port à un autre du Canada si ce n'est sur des vaisseaux anglais.

"Si l'on transporte ainsi des marchandises et des passagers contrairement à cette partie de la loi, le patron de ce navire ou vaisseau qui les aura transportés encourra la peine d'une amende de quatre cents dollars; et les marchandises ainsi transportées seront saisies à titre de contrebande.

"Ce navire ou vaisseau pourra être détenu par le percepteur des douanes à tout port ou endroit où ces marchandises ou passagers auront été transportés et cela jusqu'à ce que cette amende soit payée ou que l'on ait fourni des garanties satisfaisantes assurant le paiement de cette amende, et jusqu'à ce que ces marchandises lui aient été remises pour qu'il en dispose à titre de marchandises saisies en vertu des dispositions de la Loi des Douanes."

REGLEMENTS COTIERS RELATIFS AU RAPPORT CONCERNANT LES VAISSEAUX ETRANGERS.

Tous vaisseaux étrangers faisant le commerce côtier et pénétrant dans les ports du Canada en venant de la mer ou de cours d'eau intérieurs, sont soumis aux règlements suivants:

Article 1. Les vaisseaux étrangers peuvent transporter une cargaison et des passagers d'un port étranger et décharger le tout à deux ports canadiens ou plus, en remplissant successivement les formalités pour chaque port, jusqu'à ce que la cargaison ou les passagers soient totalement débarqués.

Article 2. Les vaisseaux étrangers peuvent prendre une cargaison et des passagers à un ou deux ports canadiens et les transporter à un port étranger, en remplissant les formalités successivement à chacun de ces ports, pourvu néanmoins qu'ils remplissent les formalités finales relativement à ce port étranger avant de quitter le dernier port canadien où ils entrent au cours de ce voyage.

Article 3. Les vaisseaux étrangers ne devront pas accepter des marchandises ou des passagers à un port canadien pour les débarquer à un port canadien, et le patron ou le propriétaire d'un vaisseau surpris en contravention avec ce règlement sera sujet à une amende de $400 pour chaque infraction, et le vaisseau pourra être détenu jusqu'à ce que cette amende soit payée.

Article 4. Les vaisseaux étrangers portant une cargaison ou des passagers venant d'un port étranger peuvent, après avoir débarqué leur chargement, être autorisés à sortir pour se diriger sur un autre port canadien pour les fins de chargement d'une cargaison à destination d'un port étranger, et peuvent aller d'un port à un autre pour compléter leur chargement, pourvu qu'ils accomplissent les formalités finales comme ci-dessus.

Article 5. Les vaisseaux étrangers peuvent remorquer d'autres vaisseaux ou effets d'un port étranger à un port canadien; mais s'il arrive qu'ils se séparent de ce vaisseau ou de cet effet ou qu'ils l'abandonnent dans des eaux canadiennes, ils ne devront pas reprendre ce vaisseau ou cet objet à la remorque dans le but de le faire pénétrer plus avant dans les eaux canadiennes.

Article 6. Les vaisseaux étrangers peuvent remorquer d'autres vaisseaux ou effets d'un port canadien à un port étranger, mais une fois séparés de ces vaisseaux ou effets ou de l'un quelconque d'entre eux, ils ne peuvent prendre ces

vaisseaux ou effets à la remorque pour les faire pénétrer plus avant dans les eaux canadiennes, mais ce règlement et le précédent ne doivent pas s'appliquer à une séparation accidentelle de ce vaisseau survenue à la suite de la rupture du grelin ou d'autres accidents temporaires.

Article 7. Les vaisseaux étrangers n'auront droit aux privilèges ci-haut qu'à condition qu'ils se conforment strictement aux dispositions de la "Loi des douanes" relativement à la déclaration d'entrée et de sortie au moment où ils entrent dans les ports canadiens ou qu'ils en sortent, déclaration faite par les patrons de ces vaisseaux.

Article 8. Quand il arrive que des vaisseaux portent de la cargaison ou des passagers venus d'un port étranger et dirigés sur plus d'un port canadien, les patrons de ces vaisseaux doivent faire rapport complet de tout le contenu de leurs navires au premier port d'entrée, et y faire une déclaration sur les articles qui doivent y être débarqués de même que sur les ports où les autres articles doivent être débarqués. Ce rapport doit être fait en duplicata et doit comporter une copie supplémentaire pour chaque port suivant où l'on doit débarquer des marchandises; et le percepteur ou officier compétent des douanes devra marquer au long dans ce rapport chaque article ainsi que le numéro d'entrée, suivant le cas, et advenant le cas où un article débarqué et installé sans avoir été entré au préalable au soin d'un entrepôt d'attente, cet article devra être marqué de la lettre "L" au long dans ce rapport; les copies en duplicata devant être laissées à ce premier port d'entrée et les autres devant rester sur le navire, une d'elles devant être produite à chaque port d'entrée suivant.

Article 9. Abrogé.

Article 10. Pour chaque infraction aux dispositions de ces règlements le patron ou le propriétaire de navire sera sujet à une amende de $400 ou à toute autre amende ou peine prévue par cette loi suivant le cas, et le vaisseau peut être détenu jusqu'à ce que cette amende ou cette peine soit payée ou satisfaite.

Sénateur WATSON: Exerce-t-on quelque contrôle sur les taux aux Etats-Unis? On ne dit rien des taux.

M. ARMSTRONG, M.P. (président): On n'exerce aucun contrôle sur les taux pour les eaux intérieures. Tout ce que je désire prouver c'est que les lois maritimes du Canada et les règlements douaniers relatifs à nos vaisseaux qui font le trajet ou le commerce sur nos côtes assurent une protection absolue vis-à-vis tout vaisseau étranger pour ce qui touche à cette particularité; et en faisant cette simple exposition mon désir est de montrer à l'évidence que nous protégeons notre marine.

Sénateur WATSON: Les Américains exercent la même protection pour leurs vaisseaux.

M. ARMSTRONG, M.P. (président): A peu de chose près.

Sénateur WATSON: C'est une question de contrôle sur les taux.

M. ARMSTRONG, M.P. (président): Je désire simplement prouver qu'on possède un contrôle absolu sur notre commerce côtier. Et maintenant je désirerais faire des emprunts au rapport de la Commission des marchés de grains de la province de la Saskatchewan pour 1914, et si vous voulez bien me permettre de citer ces extraits je ne retiendrai pas ce comité plus longtemps à ce sujet. La Commission a fait des déclarations très avancées et je crois sage de recueillir tous les renseignements possibles sur cette question.

Il se peut que les récriminations les plus sérieuses contre l'état de choses actuel viennent de l'expéditeur de grains du Nord-Ouest.

La commission royale en cause a été instituée par la province "pour rechercher les voies et moyens destinés à améliorer la situation faite au grain de la Saskatchewan sur les marchés de l'Europe".

Cette commission fait rapport que le grain du Canada a à payer davantage pour arriver à Liverpool que le grain de n'importe quel pays du monde; il ajoute qu'il

n'y a pas eu de changement substantiel depuis 1909 dans le coût de transport d'un chargement de blé à Fort-William ou à Port-Arthur et dans la vente que l'on en fait à commission. (M. Henderson a déclaré que les taux ont augmenté de 20 pour 100 en 1913).

La Commission ajoute:

> S'il se trouvait que la distance qui va de Winnipeg à Fort-William constituât le marché ultime à la disposition de notre blé, il ne serait plus nécessaire de faire porter notre enquête à l'est de ces points. Une certaine partie de notre blé est vendue à Winnipeg, c'est vrai, mais la plus grande partie n'y reste pas. Bien plus, le prix obtenu pour celui qui atteint la plus haute cote est ce qui fixe le prix pour ce qui reste du grain durant toute la saison la plus active du marché. C'est donc l'affaire du cultivateur plus que de n'importe qui de savoir le lien de relation entre le marché de Winnipeg et les marchés d'importation d'Europe, vu que c'est sur le transport et les autres relations existant entre ces marchés que repose le prix que pourra encaisser le fermier d'une part

(Extrait du rapport de la commission du marché du grain).

ARTICLE VI.

Coût de mise en vente et d'exportation du blé de la Saskatchewan.

Afin d'exposer sous une forme décisive et aussi clairement qu'il est possible de le faire les manutentions auxquelles doivent se livrer les divers intérêts rattachés à l'exportation du blé de la Saskatchewan en Grande-Bretagne, on a préparé un tableau qui vous est soumis et qui indique ces manutentions et les impositions dont elles étaient l'objet en 1913. Pour les fins de comparaison nous donnons aussi les impositions de ces manutentions en 1909.

Les manutentions dont il est fait une énumération sont celles qui se rattachent à une quantité de 1,000 boisseaux de blé Northern numéro 3 expédié en Saskatchewan en ayant recours à un élévateur de campagne, transporté à Winnipeg où il est catalogué par échantillons et marqué par le gouvernement, vendu par commission à un exportateur, transporté à un élévateur de Fort-William, inspecté et confié à un steamer des lacs avant la clôture de la navigation, transporté à un port de la baie Georgienne ou du lac Erié, déchargé dans un élévateur de liaison et installé dans un wagon de chemin de fer qui le transporte à Montréal où on le dépose dans un élévateur de transfert d'où il sera enfin tiré pour être confié à un steamer qui se charge de le transporter à Londres. Ces manutentions et cette route ont été choisies vu qu'il se fait un transport plus considérable de grain par ce moyen que par tout autre, vu également qu'il s'est fait plus d'exportation par cette route que par n'importe quelle autre en Canada. Nous nous occuperons plus tard des impositions faites sur les autres routes qui servent de véhicules à de grosses expéditions de grains.

Il est possible de grouper sous deux titres les impositions faites:

1. Impositions pesant directement sur le producteur et sur l'expéditeur du grain consigné.

2. Impositions pesant directement sur l'acheteur du grain consigné, mais indirectement seulement sur le producteur et l'expéditeur vu qu'elles sont soustraites du prix obtenu pour le grain.

	1909.	1913.
Le propriétaire d'élévateur de campagne—		
Pour la réception, la pesée, la mise en élévateur, le nettoyage (quand il est possible), le lancement dans les augets, l'assurance contre le feu, emmagasinage pour les quinze premiers jours et chargement dans un wagon..............................	$ 17 50	$ 17 50
(Pour l'emmagasinage et l'assurance subséquente, suivant le cas, trois quarts de cent par boisseau par mois. Aucun changement).		
La compagnie de chemin de fer—		
Pour le transport à partir d'un point d'expédition dans la Saskatchewan jusqu'à Fort-William, soit une distance allant de 641 à 1,086 milles, $96 à $144 par 1,000 boisseaux, en moyenne, disons..............	120 00	120 00
Pour le transport à partir d'un port de la baie Georgienne ou de Port-Colborne à Montréal...............	42 50	42 50
(Nous avons ici un taux de 5 pour 100, mais ce taux inclut les frais d'élévateur à l'un des points extrêmes du transport; pour ces manutentions on a réduit trois quarts de cent.		
Le Gouvernement fédéral—		
Pour la prise d'échantillons et l'inspection à Winnipeg, cinquante cents par wagon; pour la pesée à Fort-William, trente cents par wagon; pour l'inspection du chargement en dehors de Fort-William, cinquante cents par 1,000 boisseaux; pour la pesée du chargement en dehors de Fort-William, trente cents par 1,000 boisseaux	1 60	1 60
Le marchand à commission—		
Pour la vente du blé à l'échange des grains de Winnipeg, un cent par boisseau.........................	10 00	10 00
L'exportateur—		
Impossible de déterminer avec certitude, disons........	10 00	10 00
(Consulter le chapitre d'exportation).		
Le propriétaire de l'élévateur terminal—		
Pour la réception, la mise en élévateur, le nettoyage, le lancement dans augets, l'assurance contre le feu et l'emmagasinage pour les quinze premiers jours....	7 50	7 50
La banque—		
Intérêt et échange relativement à l'argent fourni pour honorer la traite de l'expéditeur sur le marchand à commission; intérêt sur, disons $700, pour un mois	3 50	3 80
Echange sur, disons $700...........................	90	1 75
Intérêt sur l'argent fourni à l'exportateur pour honorer les frais d'exportation du blé sur $1,000 pour, disons deux mois..................................	10 00	10 85
La compagnie de vaisseaux des lacs—		
Pour le transport du blé de Fort-William ou de Port-Arthur à des ports de la baie Georgienne ou à Port-Colborne (charte d'octobre ou de novembre).......	10 00	20 00

ANNEXE No 2

	1909.	1913.
La compagnie d'élévateurs de transfert—		
Pour le transbordement du vaisseau aux wagons à un port de la baie Georgienne ou du lac Erié et pour l'emmagasinage du libre grain d'exportation pour une période de quinze ou trente jours	2 50	2 50
Pour le transfert du wagon au vaisseau océanique à Montréal et pour un emmagasinage libre de vingt jours	9 00	9 00
La compagnie de transports océaniques—		
Pour le transport du blé de Montréal à Liverpool, Londres ou Glasgow	40 00	75 00
(En prenant pour base novembre 1912 pour les taux de fret, les taux de mai, juin, juillet et août ont été plus élevés en 1913).		
Assurance maritime—		
Assurance pour la traversée des Grands lacs; moyenne (transports de première et de seconde classes) pour les expéditions de septembre à novembre pour les ports inférieurs des lacs, 7 pour 100 sur $800	5 60	5 60
Assurance pour la traversée de l'Atlantique (taux de la première moitié de novembre à partir de Montréal) 4 pour 100 sur $1,000	4 00	4 00
Frais divers—		
Assurance contre le feu pour le séjour aux élévateurs de transfert de l'Est, transfert d'argent d'Europe au Canada, honoraires relatifs à divers documents, certificats, etc., disons	10 00	10 00
Total	$ 304 60	$ 346 60

On voudra bien se souvenir que ces frais sont ceux que l'on prélève sur le blé exporté par l'une des routes directes et qui sont le plus fréquentées, avec, en sus, la vitesse la plus grande. Il s'expédie plus de blé de l'autre côté sans que ce blé ait à subir un délai à aucun point du trajet qu'il n'en reste en cours de route en magasin pour un temps de quelque valeur. Cet état de choses a pour effet d'élever les frais que l'on impose et que l'on perçoit l'automne pour le transport sur les lacs de même que sur la mer, il a aussi pour effet d'abaisser les prix que les importateurs sont disposés à payer pour notre blé livré les derniers mois de l'année.

Que l'élévation des prix qu'il serait possible d'obtenir des importateurs pour des livraisons plus tardives serait de nature à faire plus que compenser les frais d'emmagasinage, d'intérêt et d'assurance, lesquels doivent s'accumuler de mois en mois pour le grain une fois que ce dernier a été livré à un entrepôt public de grains, est une question que, vu l'état de choses, il est impossible de déterminer.

Il en est de même pour la question de savoir s'il serait possible d'obtenir des fonds qui permettraient de garder une plus forte proportion de notre blé dans les élévateurs-entrepôts publics pendant l'hiver afin de le mettre en vente en Europe au printemps.

On a fait un calcul imaginatif d'une expédition de mille boisseaux de blé par une route très fréquentée afin d'arriver à noter tous les frais que cette expédition encourt pour parvenir aux marchés les plus éloignés. Afin d'arriver à corroborer à un point de vue général la somme totale des frais encourus tels que ci-dessus, et pour donner une idée quelconque de la façon dont ces chiffres se comportent vis-à-vis les impositions faites à notre grain quand il prend la route des Etats-Unis pour être exporté, il sera de quelque intérêt de consulter le tableau suivant préparé par un grand exportateur. De nos jours nous pouvons nous rendre compte (automne de 1912) que le coût de transport du blé à partir de Fort-William en prenant par les lacs jusqu'au marché étranger, disons Anvers, Rotterdam ou Londres, se rapproche beaucoup de ce qui suit:

Mise en élévateur à Fort-William et droits......$		83 le boisseau.
Transport sur les lacs, de Fort-William à Buffalo, moyenne de la saison....................	1 50	
Assurance maritime.........................	40	
Chemin de fer, de Buffalo à New-York, y compris la mise en élévateur à Buffalo............	6 00	
Mise en élévateur et déchargement à New-York..	1 00	
Commission riveraine pour la manutention du grain et pour les documents...............	25	
Assurance océanique......................	35	
Taux moyens l'automne dernier sur les steamers aventuriers	10 50	
Total.............................$	20 83	

Il existe en outre de ceci certains frais incidents comme l'intérêt relatif à la mise de fonds pour le commerce de ce grain à partir de l'époque où il est acheté à Fort-William jusqu'à ce qu'il se trouve sur un steamer océanique et qu'il soit possible de tirer une traite sur les billets de voiture océaniques; de plus, de légers frais d'échange entre l'Est et l'Ouest. De Winnipeg à New-York, en automne, cette somme arrive à environ un huitième de cent de plus sur l'échange et un quart de cent de plus sur l'intérêt, et si l'on ajoute à ceci un profit d'exportation de un cent par boisseau, nous arriverons à un coût total d'environ vingt-deux cents et demi entre Fort-William et les marchés étrangers.

Les taux de frets océaniques ont été durant cet automne de 1912 extrêmement élevés; en fait, ils ont été beaucoup plus élevés qu'ils n'ont jamais été, à notre connaissance, depuis vingt ans, et je sais qu'ils ont été durant cette période plus élevés qu'ils ne le seront durant l'été prochain. Ainsi, nous voyons que dans l'automne de 1911 les taux ordinaires d'un steamer aventurier qui partait à des ports officiels comme New-York ou Philadelphie pour se rendre à des ports officiels au delà des mers, étaient de six cents et demi au lieu de dix cents et demi qu'ils étaient l'automne dernier. Si nous reculons encore nous trouvons une série de plusieurs années où les taux ordinaires se trouvaient de quatre cents et demi par boisseau.

A notre sens, quand on aura rendu le canal Welland à la profondeur que l'on a en vue, les taux ordinaires du fret océanique ne seront pas plus élevés que cinq cents par boisseau. Nous pensons que cet achèvement du canal Welland importe extrêmement pour les fermiers de l'Ouest. Grâce à lui, nous sommes d'avis qu'il sera possible d'expédier le grain une bonne partie de la saison d'été par Montréal à des prix se rapprochant de ce qui suit:

Mise en élévateur et droits à Fort-William.. .. ..$	83
Tarif du fret sur les lacs pour les grands steamers pour disons d'Ogdensburg à Montréal où il est chargé sur d'autres vaisseaux	1 50
Assurance maritime de Fort-William à Montréal	60
Transport par rivières d'Ogdensburg à Montréal, y compris la mise en élévateur..	1 75
Frais au port de Montréal	30
Assurance océanique	50
Commission riveraine pour l'expédition et obtention de documents	25
Transport océanique jusqu'aux ports de destination outre-mer	5 00
Total	$10 73

ANNEXE No 2

Ajoutons à ceci l'intérêt et l'échange, disons un demi-cent, et le profit d'exportation d'un cent et nous arrivons à un coût total, entre Fort-William et les marchés étrangers, de douze cents et quart contre un coût moyen l'automne dernier de vingt-deux cents et demi.

A notre sens, et dans des conditions normales de taux de fret océaniques, avec, en sus, les améliorations au canal Erié, le creusement du canal Welland, le tout accompagné d'un tarif normal de transport sur les lacs. Ce coût obligé pour atteindre un marché étranger ne nous paraît pas exorbitant.

Le coût réel d'exportation du grain au printemps de 1913 par voie de Montréal, tel que nous l'a fourni une maison de négoce canadienne, est le suivant:—

Coût en prenant par les grands lacs, le fleuve Saint-Laurent et Montréal:

Droits à Fort-William	$ 1 00
Transport sur les lacs, de Fort-William à Montréal	7 25
Assurance sur les lacs	35
Courtage à Montréal	25
Transport océanique, de Montréal en Europe	9 75
Assurance océanique.	25
Total	$18 85

Le coût d'exportation par voie de New-York à la même époque est porté par la même maison à:—

Fort-William.	$ 1 00
Transport sur les lacs.	2 25
Assurance sur les lacs.	0 22
Est de Buffalo (voie ferrée)	5 50
Commerçants à New-York.	0 90
Transport océanique.	9 00
	$19 32

ARTICLE XI.

Tarif de transport sur les lacs.

Il existe trois classes de tarifs de transport sur les lacs pour le grain canadien en partant de Fort-William ou de Port-Arthur. Ce sont:—

(*a*) Le tarif de transit, voie d'eau exclusive jusqu'à Montréal.

(*b*) Le tarif à partir des ports supérieurs des lacs tels que Fort-William, Port-Arthur ou Duluth aux ports inférieurs des lacs, tels que Tiffin sur la baie Georgienne et Port-McNicoll sur le lac Huron, Port-Colborne et Buffalo, sur le lac Erié, ou Kingston sur le lac Ontario;

(*c*) Le tarif à partir des ports du lac Erié ou du lac Ontario jusqu'à Montréal.

Ces tarifs, avec ceux des chemins de fer à partir des ports inférieurs des lacs jusqu'à Montréal et aux ports des Etats-Unis sur l'Atlantique, constituent l'ensemble de la situation du transport sur les lacs.

Pas n'est besoin de dire que le moyen le plus économique de transporter le blé de Fort-William à Montréal serait par voie d'eau uniquement et au moyen d'un seul steamer. Le travail des personnes à qui incombe le développement et la mise sous contrôle des cours d'eau inférieurs au Canada et le commerce qui s'y fait.

Moyenne du tarif de transport sur les lacs pour le blé de Fort-William ou de Port-Arthur à Montréal pour chaque mois de la saison de navigation en 1909 et 1912 inclusivement.

—	Cents par boisseau de blé.			
	1909.	1910.	1911.	1912.
Avril	....	5·400	5·062	....
Mai	4·825	5·402	4·750	6·022
Juin	3·977	4·026	3·812	5·178
Juillet	3·100	3·171	3·187	4·750
Août	4·000	2·190	4·250	4·750
Septembre	4 670	3·750	4·625	5·125
Octobre	6·080	4·791	5·520	6·666
Novembre	5·103	4·611	6 041	7·332
Décembre	3·666	....	....	....

MOYENNES ANNUELLES (MÊME SOURCE).

—	Cents par boisseau.			
	1909.	1910.	1911.	1912.
Blé	4·930	4·164	4·993	5·932
Avoine	2·781	3·142	2·520	4·015
Orge	5·750	3·500	2·416	3·625

Le ministère du Commerce et de l'Industrie donne les chiffres suivants comme ayant été les taux de transport en 1910 et 1911:

1910.—"Le tarif a commencé à six cents le boisseau pour le blé pour les premières traversées; pour les secondes ce tarif est vite monté à cinq cents le boisseau. De bonne heure en juin il est tombé à quatre cents par boisseau.

Dans les premiers jours de juin il est tombé à quatre cents par boisseau où il s'est maintenu jusqu'aux premiers jours de juillet, alors que le bas tarif de la saison, soit trois cents pour le blé, a été mis en vigueur. En août, le tarif est revenu à trois cents et demi. Au commencement de septembre il est monté à quatre cents et un peu plus tard à cinq cents. En octobre et novembre le tarif a varié entre six et sept cents et demi; le tarif le plus élevé a été de huit cents et il s'est manifesté de bonne heure en novembre."

1911.—"Le tarif est parti de cinq cents et quart par boisseau de blé. En mai il est tombé à quatre cents et quart par boisseau. Vers le milieu de septembre il s'est élevé à quatre cents et trois quarts. Octobre et novembre l'ont vu à six cents et demi par boisseau."

ANNEXE No 2

Le ministère des Chemins de fer et des Canaux donne les taux suivants de Fort-William à Montréal, pour 1912:

Mois.	Cents par boisseau.	Cents par tonne par mille.
Mai	5·444	·147
Juin	4·433	·120
Juillet	5·203	·141
Août	5·227	·141
Septembre	5·439	·214
Octobre	6·149	·184
Novembre	7·129	·193

Un autre avantage de la route des lacs et des chemins de fer consiste dans l'accès à l'emmagasinage d'hiver très économique au Canada. Dans les mois de septembre, octobre et novembre, l'expédition se produit en grande partie dans le mois qui les suit, quel que soit ce commerce. L'exportation qui suit n'entre en livraison qu'en mai et juin. Par là l'exportateur doit être préparé à acheter une quantité de grain de l'automne précédent et à le mettre en entrepôts jusqu'au printemps prochain. Voici le tarif par boisseau relatif à l'entreposage d'hiver aux points principaux où l'on peut disposer d'assez de place:

Période courte pour l'hiver.

Elévateurs de campagne dans l'ouest, 1/40 de cent par jour égale 4½ cents.

Elévateurs terminaux à Fort-William ou Port-Arthur, 1/30 de cent par jour égale 6 cents.

Elévateur de Goderich et quelques autres du lac Huron ou de la baie Georgienne, ⅛ de cent par jour, 15 jours, 1 cent.

Fort-McNicoll, ⅛ de cent par jour, 15 jours, 1½ cent.

Port-Colborne, ⅛ de cent par jour, 15 jours, 1½ cent.

Montréal, ¼ de cent par jour, 10 jours, 1½ cent.

On remarquera:

1. Que les taux d'emmagasinage de l'Ouest sont trois ou quatre fois plus élevés que dans l'Est.

2. Que certains élévateurs de la baie Georgienne, au moins, offrent un emmagasinage d'hiver à un demi-cent de moins que n'importe où dans l'Est.

Outre le bon marché de l'emmagasinage on doit remarquer qu'on trouve aux ports de la baie Georgienne et du lac Huron une capacité d'entreposage de plusieurs millions de boisseaux de plus que dans les ports principaux échelonnés sur la route fluviale ou généralement par eau. Il se trouve que pour l'expéditeur qui désire un entreposage d'hiver, la route des lacs et du rail comporte des avantages qui n'apparaissent peut-être pas au premier coup d'œil si l'on établit la comparaison entre les taux de cette route exclusive par eau, cependant elle équivaut à un cent et cinq sixièmes. Donc, les deux routes canadiennes peuvent être considérées comme se trouvant sur un pied d'égalité l'une vis-à-vis de l'autre.

ROUTE DE BUFFALO ET LES PORTS DES ÉTATS-UNIS SUR L'ATLANTIQUE EN GRENIER.

Il est à regretter qu'ayant à notre disposition un cours d'eau aussi magnifique que le Saint-Laurent, le grain canadien doive être exporté par toute autre voie que par les voies canadiennes. Nous trouvons cependant une légère compensation à cet état de choses dans le fait qu'une quantité considérable de grain des Etats-Unis doit passer par certains ports canadiens et surtout par Montréal. Les données suivantes indiquent le volume de ces deux courants en sens inverse:

Quantité de blé canadien exporté de certains ports des Etats-Unis au cours des années y mentionnées:

	Boisseaux.
1909	23,487,488
1910	27,129,471
1911	24,192,228
1912	55,507,853

Quantité de blé des Etats-Unis exporté des ports canadiens dans les années y mentionnées:

	Boisseaux.
1908	10,908,194
1909	12,761,605
1910	3,884,202
1911	1,623,172
1912	7,335,494

On peut dire que toutes ces exportations se sont faites par Montréal.

On a montré qu'un pourcentage toujours grossissant de nos expéditions de grain de Fort-William et de Port-Arthur, arrivant en 1912 à 42 pour 100, va à Buffalo ou à d'autres ports des lacs des Etats-Unis pour exportation en entrepôts par voie des ports des Etats-Unis sur l'Atlantique. Cet état de choses existe en dépit des impositions suivantes faites sur le blé exporté par voie de Buffalo:

	Par boisseau de blé.
Tarif de transport sur les lacs de Fort-William à Buffalo disons	2 cents.
Transport par voie ferrée de Buffalo à New-York ou Boston, y compris les frais de mise en élévateurs à Buffalo d'un demi-cent par boisseau et entrée et sortie pour le port de New-York	$5\frac{1}{2}$ "
(Ce tarif va jusqu'à six cents à l'époque de la fermeture de la navigation à Montréal.)	
Mise en élévateurs, pesage, etc., à New-York	$\frac{3}{4}$ "
	$8\frac{1}{4}$ "

Contre:

	Par boisseau de blé.
De Fort-William à Montréal, voie d'eau exclusive, y compris tous frais de port à Montréal et vingt jours d'entreposage libre	$6\frac{3}{8}$ cents.
De Fort-William à Montréal, lacs et chemins de fer, y compris tous frais de port à Montréal avec en sus cinquante jours d'entreposage libre	7 "
	$13\frac{3}{8}$ "

Il convient de remarquer qu'en dépit d'un éloignement plus considérable des ports supérieurs des lacs, et en dépit du fait que Buffalo se trouve à l'est de Cleveland (source de la cargaison de retour) le tarif de transport par les lacs à Buffalo est en général moins élevé que pour gagner les ports canadiens sur la baie Georgienne et sur le lac Huron. La Commission est d'avis que la principale cause de cet état de choses apparemment fâcheux réside dans le fait que les expéditions venant des ports supérieurs canadiens des lacs et gagnant les ports inférieurs américains des Etats-Unis,

constituent un commerce international et de ce fait sont à la fois à la disposition des vaisseaux canadiens ou américains, alors que les expéditions venant des ports canadiens supérieurs des lacs et gagnant les ports canadiens inférieurs des lacs constituent un commerce canadien et de ce fait ne s'adressent, en vertu des règlements côtiers du gouvernement canadien, qu'aux vaisseaux portant le pavillon britannique. Quelles que soient les causes, il reste ceci comme alternative: ou bien le tarif moins élevé s'appliquant à un transport plus long jusqu'à Buffalo n'est pas rémunératif (et dans ce cas les vaisseaux des Etats-Unis accepteraient difficilement cet état de choses, quand il est admis que ce sont eux qui font le plus gros de ce commerce), ou bien le tarif supérieur s'appliquant à un transport plus court est trop rémunératif pour les propriétaires des vaisseaux canadiens qui ne se trouvent en mesure de lever les impositions supplémentaires que parce qu'ils sont protégés contre la compétition extérieure grâce à des règlements côtiers.

L'explication de l'augmentation des expéditions à Buffalo en dépit de la supériorité des impositions levées sur les expéditions dirigées par voie des Etats-Unis repose sur quatre faits:

1. Les ports de New-York, Baltimore, etc., sont libres douze mois de l'année alors que le port de Montréal ne l'est que sept mois de l'année; c'est à ces ports des Etats-Unis que le grain expédié à Buffalo s'adresse pour les fins d'exportation.

2. Les taux d'assurance océanique, et de ce fait dans une certaine proportion, les taux de transport océanique, sont beaucoup moins élevés en partant des ports des Etats-Unis sur l'Atlantique qu'ils ne le sont en partant de Montréal.

3. Par suite des taux élevés d'assurance et de l'exiguité du port, on est moins assuré de trouver d'espace pour les expéditions océaniques à Montréal au moment où ce besoin se fait sentir qu'on n'en trouve dans les ports des Etats-Unis sur l'Atlantique.

4. Il est possible de se procurer les services de vaisseaux américains et canadiens pour les fins d'expédition à Buffalo ou pour d'autres ports des Etats-Unis, alors qu'on ne peut se procurer que des vaisseaux canadiens pour les fins d'expédition aux ports canadiens, et, vu les exigences de saison pour ce genre d'affaires, il n'est pas toujours possible de se procurer un tonnage suffisant de vaisseaux canadiens pour rencontrer ces exigences.

Les trois premières raisons ont trait au transport océanique plutôt qu'à celui des lacs et nous réservons l'étude de ces raisons pour une autre partie plus appropriée de ce travail.

Quant à la quatrième raison, il convient de noter que les intérêts d'exportation par voie des lacs canadiens se trouvent protégés par les règlements côtiers du ministère des Douanes. Ces intérêts devraient assurer le service pour les fins duquel on leur accorde une certaine protection, ou bien, pour ce qui touche le Canada, le commerce de transport sur les Grands lacs devrait être ouvert à tous venants. Le genre de service requis des intérêts d'exportation par voie des lacs canadiens consiste dans la pourvoyance d'un tonnage adéquat pour le transport du grain canadien des ports supérieurs des lacs aux ports inférieurs des lacs canadiens ou à Montréal à des taux de transport raisonnables.

Il importe plus au Canada que la voie du Saint-Laurent soit constituée l'artère principale par laquelle se déversera le flot d'exportation des grains du Canada, et grâce à laquelle le grain de l'ouest puisse jouir de taux raisonnables sur les lacs aussi bien que sur le Saint-Laurent supérieur, que de construire sur les Grands lacs une marine marchande canadienne irresponsable et dépourvue de toute réglementation. Il est loisible au gouvernement fédéral de s'assurer un service satisfaisant à un prix raisonnable et de plusieurs façons. Ce gouvernement peut:

1. Chercher à conclure un arrangement avec le gouvernement des Etats-Unis par lequel, contrairement à l'arrangement enfantin actuel qui laisse toute liberté aux intérêts d'exportation des deux pays de lever des taux plus élevés sur les transactions domestiques qu'ils ne peuvent le faire sur les transactions internationales, tous les

ports des Grands lacs seront pleinement ouverts aux vaisseaux des deux pays pour tous genres d'affaires. Cette mesure aurait pour effet d'augmenter la compétition sur les Grands lacs et aurait sa répercussion sur les ports inférieurs canadiens des lacs qu'il favoriserait comme il le ferait pour les fermiers de l'ouest; ou

2. Advenant l'avortement de ce plan, lancer le commerce de transport entre les ports canadiens des lacs ouverts aux vaisseaux des Etats-Unis pour le plus grand avantage de la route du Saint-Laurent et du fermier de l'ouest; ou

3. Etablir sur les Grands lacs une ligne de steamships exploitée par le gouvernement afin d'assurer suffisamment de tonnage canadien pour les besoins du commerce canadien de même que pour maintenir les taux de transport à un niveau raisonnable; ou

4. Etablir certains taux maximums pour le transport des grains entre les ports canadiens avec l'entente que si le tonnage canadien ne se montre pas à la hauteur des exigences du commerce, on admettra pour ces fins un tonnage appartenant à d'autres nations.

Comme nous l'avons déjà montré, la plus grande partie de notre grain atteint les marchés extérieurs par voie du port de New-York. On le transporte par voie d'eau à Buffalo d'où il est dirigé par voie ferrée sur New-York et là, pour plus d'une raison, il trouve son admission sur le marché européen plus facilement. Le coût actuel de transport de notre blé de Buffalo à New-York est de cinq cents et demi par boisseau en été et de six cents en hiver, ce à quoi s'ajoute une imposition supplémentaire, à l'intérieur du port de New-York, de trois quarts de cent pour la mise en élévateur pour la sortie des vaisseaux et pour le pesage. Ce travail a été accompli dans le passé à un prix descendant jusqu'à deux cents et demie par voie de l'ancien canal Erié en ayant recours à de petits vaisseaux pouvant porter environ huit mille boisseaux, ce qui constitue, en langage commercial, un chargement de grain. Ce canal est devenu insuffisant et on est à créer un autre canal. Ce dernier constitue l'une des entreprises les plus importantes que l'on ait jamais fait dans cette direction, et l'on prétend même qu'il ne le cède qu'au canal de Panama. Il existe un certain nombre de compagnies qui ont entrepris la construction de bateaux avec l'intention de les faire servir dès l'ouverture du canal Erié. La commission a appris de quelques-uns de ceux qui construisent ces bateaux, qu'à la suite d'entretiens avec les ingénieurs et autres, ils sont persuadés que le blé venant de Buffalo peut être embarqué sur les steamers océaniques dans le port de New-York moyennant un cent par boisseau. Ils escomptent pouvoir assurer un service qui leur permettra d'obtenir un chargement de retour et desservir toute la région des Grands lacs de colis et autres effets.

Ces gens se sont embarqués dans cette entreprise l'esprit absolument dégagé et sur un pied d'affaires, et certains directeurs de ces compagnies se trouvent actuellement en Europe pour se rendre compte de la similitude de la situation dans ces pays et avec l'idée de s'assurer du transport à destination de l'ouest qu'ils verront à exécuter eux-mêmes

L'un des principux exportateurs de grain canadien engagé à l'heure qu'il est dans la construction de ces barges, a déclaré tout récemment que dans son esprit il n'existe aucun doute que, dès la mise en activité du canal Erié, le grain canadien pourra être transporté de Buffalo à New-York pendant la saison de la navigation à un taux ne dépassant pas deux cents le boisseau. Le taux actuel, comme nous l'avons déjà dit, va de cinq cents et demi à six cents le boisseau.

Les frais journaliers d'exploitation d'un vaisseau de 10,000 tonnes sur les lacs, pouvant transporter environ 300,000 boisseaux de blé, d'après les chiffres fournis par le président d'une ligne de transport à Duluth de même que par le capitaine d'un grand transport canadien, apparaît ci-dessous. On trouve une légère différence dans le coût d'exploitation de bateaux canadiens ou de bateaux américains, les salaires se trouvant quelque peu moins élevés sur les bateaux canadiens.

Salaires	$ 55 00
Charbon	100 00
Provisions	10 00
Remorquage	10 00
Huile et graisse	10 00
Assurance	50 00
Total	$240 00

Les recettes de ce genre de bateau transportant une charge de grain en grenier entre les ports supérieurs et les ports inférieurs des lacs seraient de $4,500 par voyage moyennant un cent et demi le boisseau. Un vaisseau fait un voyage, disons en sept jours et il accomplit une tournée entière en quinze jours. Les vaisseaux de plus gros tonnage obtiennent généralement un chargement de retour qui leur permet de gagner trente cents de la tonne, soit, pour un chargement de 10,000 tonnes, $3,000.

Si les chiffres qui nous sont donnés ici sont à peu près exacts et s'il était possible d'organiser le trafic de telle sorte qu'un bateau pût s'assurer des chargements entiers de grain pendant toute la durée de la saison entre les lacs supérieurs et les lacs inférieurs, ce commerce serait absolument avantageux moyennant un cent et demi le boisseau. Au contraire, s'il faut que le trafic soit engorgé par une série de huit voyages sur les quinze que le vaisseau devrait faire, il suit que les impositions seront plus élevées. Afin d'arriver à tirer tout l'avantage possible de l'un des plus beaux cours d'eau intérieurs, lequel a subi des améliorations pour une valeur d'environ $300,000,000 par le fait du gouvernement fédéral canadien de même que par celui du gouvernement des Etats-Unis, il importe que le grain puisse être obtenu pour les fins d'exportation durant toute la saison de la navigation afin d'arriver, par là, à faire diminuer les taux de transport et de les maintenir à leur minimum.

Il convient de donner au trafic une disposition telle qu'il devienne possible de charger les vaisseaux dans le plus court délai possible et que la somme de $250 par jour soit attribuée au transport du grain au lieu de l'être à payer pour l'accumulation des marchandises dans les ports.

Les renseignements obtenus par la Commission sont à l'effet que, par l'adoption des mêmes procédés d'affaires que ceux que l'on met en vigueur dans l'exploitation du minerai, il deviendrait possible de faire le transport du grain dans d'aussi bonnes conditions, disons moyennant vingt-cinq cents net par tonne.

M. Armstrong, M.P., (président) a alors commencé à faire la lecture de son mémoire dans les termes suivants:

"Les compagnies de transport se sont rendues ici pour protester contre une telle législation. Ces gens prétendent que le gouvernement ne devrait pas les encercler de restrictions de cette nature, qu'on devrait leur laisser pleine liberté d'imposer ce qui leur semblerait bon relativement aux tarifs de transport des marchandises et des passagers; que l'on ne devrait pas faire de règlements quant au temps d'arrêt ou à l'endroit de ces arrêts, pas plus que pour la production des taux de transport ou pour les arrangements relatifs au trafic, enfin que l'on ne devrait imposer à leurs affaires aucune sorte de gêne. Bien plus, ils prétendent qu'ils ne constituent pas des compagnies ordinaires de transport du même calibre que les compagnies de chemins de fer.

"Que l'on me permette de rappeler à ce comité que la population du Canada, par l'intermédiaire de ses représentants, a dépensé par la voie du ministère des Travaux publics, depuis la Confédération:

"Etat des dépenses totales de ce ministère pour les travaux exécutés aux havres et pour les améliorations à la navigation. (Consulter les frais côtiers et intérieurs) depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1913.

Construction et réparations	$ 56,523,856 36
Dragage	34,129,833 04
Total	$ 90,653,189 40"

Ce total comprend la somme de $6,845,460.34, dépensés depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1904, pour les fins d'améliorations du chenal des vaisseaux sur le fleuve Saint-Laurent. Le coût des bouées et de l'éclairage, depuis la Confédération, a été de $34,318,455 pour les fins de construction et d'entretien.

Les dépenses du ministère des Chemins de fer et des Canaux ont été, jusqu'au 31 mars 1913, de $138,308,079.51. Ce qui forme un total de $263,280,223.91.

Une fois le canal maritime Welland terminé, cette somme sera portée, en y faisant entrer les autres améliorations à l'étude pour Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Vancouver et autres ports, à $350,000,000.

On trouvera dans le rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux, à la page 85, une autre somme de $1,929,021.97. Ces dépenses augmentent d'année en année et les frais d'entretien de l'exploitation pèsent sur les épaules de la population.

Les compagnies de bateaux ne cessent de demander des améliorations aux havres et aux rivières. Nous avons en mains une vaste flotte de dragueurs, brise-glace et remorqueurs sans cesse en activité pour venir en aide à la navigation. Nos rivières possèdent des bouées et des signaux lumineux, la télégraphie sans fil et bien d'autres installations comme aide à la navigation, et le tout est entretenu et exploité par la population du Canada sans que les compagnies de vaisseaux aient rien à payer et en raison de quoi elles n'ont à s'imposer aucun sacrifice.

Y a-t-il quelque injustice et n'est-il pas raisonnable que le public reçoive quelque protection en retour de tous ces avantages qu'il assure? La popualtion exige-t-elle trop quand elle demande qu'on lui donne quelque assurance que ses intérêts soient protégés et que les agissements des compagnies maritimes, quels que soient ces agissements, sont dans l'intérêt public?

Les compagnies maritimes protestent fortement au sujet du contrôle exercé par la Commission des chemins de fer et prétendent que ce contrôle aura pour effet de faire augmenter les taux de transport de même que les combinaisons. Elles insistent pour que l'on enlève tout élément d'un caractère spéculatif.

Si le fait de placer les intérêts des compagnies de navigation sous la tutelle de la Commission des chemins de fer doit avoir pour résultat, comme ces gens le prétendent, d'augmenter les taux de transport, je me demande pourquoi ces gens protestent ou trouvent des objections contre cette législation. Une augmentation des taux de transport signifie une augmentation des profits et comme il arrive que les gens de la navigation nous ont laissé comprendre sans ambages qu'ils ne sont pas engagés dans ces entreprises uniquement pour leur santé, je me demande pour quelle raison ils s'opposent à cette loi. D'un autre côté, on me dit qu'une augmentation de profits aura pour effet d'augmenter la compétition et que la flotte se verra augmentée d'autres unités. Je ne crois pas que le peuple du Canada s'opposerait sérieusement à une augmentation du tonnage dans nos eaux intérieures.

Le premier janvier 1913, il y avait 8,380 vaisseaux inscrits au registre du gouvernement fédéral, et ce nombre est aujourd'hui de 8,500.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries estime que 42,490 hommes et jeunes gens, en y faisant entrer les maîtres d'équipages, ont servi sur les vaisseaux enregistrés au Canada depuis 1912.

Total du tonnage sur les canaux canadiens et américains, 79,718,344 tonnes; 55 pour 100 de ce tonnage a passé par les canaux canadiens.

Quarante mille quatre cent quatre-vingt-seize passagers ont passé par les canaux canadiens en 1913, c'est-à-dire 52 pour 100 de ce total.

Nous faisons tout ce qu'il faut pour venir en aide au commerce de transport; nous protégeons les intérêts maritimes contre la compétition étrangère.

Il n'existe rien dans la mesure projetée qui puisse de quelque façon nuire à la surveillance exercée par le ministère de la Marine sur les steamers—le contrôle exercé par ce ministère se rattachant en tous points à la sécurité de la navigation et à la protection des marins.

Nous gardons pour nos propres vaisseaux le droit exclusif de jouir des privilèges côtiers. Il suit donc qu'il est de l'intérêt public que les compagnies de navigation

ANNEXE No 2

soient mises sous un certain contrôle exercé par le gouvernement, et, à cet effet, je ne vois pas d'autre moyen plus sûr que de mettre ces compagnies sous le contrôle du conseil de la Commission des chemins de fer.

Grâce à l'article de la loi qui dit: de tout port canadien à tout port en dehors du Canada, le conseil des commissaires des chemins de fer se trouvera en mesure d'obliger les vaisseaux océaniques à s'entendre avec lui au sujet de tous arrangements, droits, questions de trafic, etc. Ces vaisseaux devront, si on le juge bon, remettre aux mains du conseil leurs échelles réglementaires de tarifs. Tout comme pour ce qui a trait à l'article 325 de la Loi des chemins de fer, ils devront soumettre de temps en temps tous tarifs spéciaux qui se trouveront être plus bas que le taux réglementaire. Il existe trois échelles de tarifs. Sur nos chemins de fer une très petite partie de notre commerce se fait d'après des tarifs réglementaires. Ces tarifs réglementaires sont ceux qui voient à la création des divers tarifs imposables à toutes les classes appartenant à la classification ultime. Ces tarifs réglementaires ont quelque valeur parce qu'ils constituent un taux maximum, sans égard au fait qu'il peut arriver que le commerce soit peu actif, ou encore que les frais de transport soient élevés; mais ce qui constitue par dessus tout leur grand avantage est qu'ils servent à la création des divers tarifs s'appliquant aux diverses denrées, ces derniers naissant du tarif réglementaire lui-même. Par la même voie ils servent à la fabrication des taux urbains et à ceux de distribution. Car ces derniers, comme les autres, naissent de l'échelle réglementaire des tarifs. Somme toute, toutes les denrées transportées en grenier le sont d'après des taux de denrées, lesquels sont bien moins élevés que n'importe quel tarif réglementaire. Bien qu'en fin de compte le transport ou la distribution des marchandises se fasse en prenant pour point de départ les centres de distribution qui sont soumis aux tarifs urbains, lesquels à leur tour sont moins élevés que les taux réglementaires, les taux urbains ne pourraient pas s'appliquer immédiatement aux entreprises maritimes, si ce n'est en constituant une partie du transport par rail ou par eau. Les taux de denrées acquerraient dès l'abord une certaine importance vu que les transports indépendants pourraient bien se charger d'une certaine proportion du transport du grain et de la farine d'un point terminal à un autre ou encore d'un point terminal à la minoterie. On peut donner comme exemple de Fort-William à la minoterie de Port-Colborne.

Les compagnies de navigation se sont fortement opposées à cette loi à cause de la compétition qui leur viendrait probablement des compagnies maritimes des Etats-Unis. Nous possédons déjà des lois restrictives qui protègent nos intérêts maritimes contre la compétition étrangère, par exemple nos lois douanières, nos lois maritimes relatives à la navigation qui sont absolument douces pour nos gens.

La clause 358, telle que je l'ai présentée, oblige les compagnies maritimes des Etats-Unis à nous soumettre leurs échelles de tarifs et leurs arrangements industriels au moment où ils s'adressent à nos ports pour des fins de transport; leurs livres seront ouverts à l'inspection, et la Commission des Chemins de fer se trouvera en mesure de mieux juger de la véracité des déclarations faites par les compagnies de bateaux.

Les grains constituent la seule denrée que les vaisseaux américains pourront probablement transporter en grandes quantités en partant de la tête des lacs concurremment aux compagnies canadiennes. Nous avons l'an dernier enlevé les restrictions imposées à ces vaisseaux au moment où ils entrent dans nos ports, et cependant il ne semble pas que nos gens en aient souffert sérieusement. En fait, M. Ferguson a admis l'autre jour qu'il est venu en personne à Ottawa pour demander instamment au gouvernement de faire disparaître ces restrictions parce qu'il se rendait compte que la flotte canadienne ne se trouvait pas en mesure de s'acquitter du transport du grain.

Les compagnies de chemins de fer qui possèdent de gros bateaux sur les grands lacs pour le transport des passagers et des marchandises se trouvent à l'heure qu'il est sous la tutelle de la Commission des chemins de fer et ce dans des conditions absolument identiques à celles que nous voulons imposer par cette loi aux compagnies de navigation. Je n'ai pas rencontré de sérieuse opposition de la part des employés de

chemins de fer relativement au traitement qu'ils reçoivent de la Commission des chemins de fer et, comme ils n'ont pas souffert des dispositions actuelles, je me demande pourquoi les autres compagnies de navigation ne recevraient pas le même traitement.

On a souvent répété que les propriétaires de vaisseaux ne retirent pas de profits raisonnables des fonds investis dans leurs entreprises.

Je lis ce qui suit que j'ai emprunté au *Canadian Courier* du 5 mars 1914:

> R. & O. RUMORS.
>
> Le 5 mars 1914.
>
> On a quelque peu parlé sur la "rue" de la possibilité que M. James Playfair organise une compagnie de navigation qui serait la rivale des lignes de steamships canadiennes. Il ne semble pas que cette entreprise soit probable car le merger de la navigation est actuellement tellement en sécurité, et ce à cause, surtout, de ses arrangements terminaux, que toute nouvelle compagnie aurait à faire face à certains embarras.
>
> Quelques chiffres relatifs au commerce de l'année de la R. & O. sont sous les yeux du public. Tout récemment M. James Carruthers a déclaré que les recettes approcheraient de fort près le million, et aujourd'hui nous voyons que ces chiffres sont de $976,512. M. Carruthers montre que les compagnies qui constituent les lignes de steamships canadiennes vont pouvoir exhiber la somme de $1,600,000 de profits nets.
>
> Les actions des lignes de steamships canadiennes vont être placées sur le marché de Londres, les directeurs désirent créer un marché pour les garanties avant que ces dernières ne soient transportées aux anciens actionnaires de la R. & O. Jusqu'à aujourd'hui on a retiré $3,500,000 de la vente de la nouvelle émission faite à Londres, on a pris une bonne partie de cette somme pour la faire servir au rachat des obligations du nouveau merger.

Cette loi va permettre aux commissaires de fixer au besoin une certaine limite de vitesse. Ainsi, sur la rivière Saint-Clair, le gouvernement américain a pris sous son contrôle la vitesse des vaisseaux; quant à nous nous n'avons imposé aucune limite pour nos côtes. Il suit que les vaisseaux entrent dans nos eaux à une allure fort rapide et il arrive que la ligne des côtes est inondée à plus d'un endroit et que les propriétés en subissent des dommages considérables.

Il y a quelques semaines, j'ai présenté au ministre des Travaux publics une députation venue de plusieurs townships riverains de la rivière Saint-Clair, et ces gens demandaient que l'on protégeât les lignes de la côte de même que les ponts et que l'on vît à bâtir des murs de soutènement qui d'après moi devaient coûter dans les cent mille dollars. Les dommages dont j'ai entendu parler demandent que l'on y mette une fin. Et je suis d'avis que cette fin on la trouvera dans la clause ainsi que dans l'amendement que j'ai proposés.

Il n'existe, de nos jours, aucune loi pour la réglementation des droits et des arrangements industriels sur nos eaux intérieures, si je mets à part les bateaux qui s'abouchent à nos chemins de fer ou qui sont la propriété des compagnies de chemin de fer.

Il est du devoir du gouvernement de faire des règlements équitables.

Afin de permettre aux manufacturiers, aux producteurs et aux marchands de faire un commerce basé sur un service raisonnable.

De rendre les propriétaires des bateaux responsables des manquements à certaines obligations.

D'imposer certaines pénalités raisonnables et d'assurer un service satisfaisant.

De permettre à la Commission de prendre le contrôle de la limite de vitesse, d'assurer un traitement juste et équitable à tous les intérêts qui font usage de nos eaux de navigation.

Les vaisseaux qui donnent un bon service ne doivent pas craindre les effets de cette loi, par contre les vaisseaux qui ne donnent pas satisfaction devraient être mis en demeure de faire mieux.

Donnons aux compagnies de navigation une chance d'assurer un bon service à des taux raisonnables.

Je regrette infiniment que cette question ait été soulevée devant le comité dès l'ouverture de ses travaux, vu que dans la position où je me trouve en ma qualité de président, et représentant la Chambre des Communes, on serait peut-être porté à croire que je tire profit de cette position de président pour imposer mes vues au comité. Je puis vous assurer que rien n'est plus loin de ma pensée. Fussé-je à un autre poste que celui de la présidence, je me sentirais plus à l'aise pour imposer mes vues et mon opinion au comité que je ne le suis dans ma position actuelle. Tout ce que je demanderais, c'est que le comité donnât à tous l'occasion de faire connaître leurs vues sur une question de cette importance, et je suis certain que c'est le désir du comité que, quelle que soit la législation qui sera faite, elle le soit pour le plus grand bien de la population en général, et que cette clause soit discutée au mérite. Jusqu'à présent, je n'ai rien entendu qui m'ait convaincu que j'ai tort de proposer cette loi et de faire tout en mon pouvoir pour la faire adopter par le comité, et je veux croire que mon titre de président du comité n'aura pas pour effet de nuire à la cause dans un sens ou dans l'autre.

FERMIERS UNIS DE L'ALBERTA.

CALGARY, ALBERTA, le 28 mai 1914.

M. J. E. ARMSTRONG, M.P., président,

Comité de la Chambre des communes chargé de la consolidation de la loi des Chemins de fer.

Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je reçois votre lettre du 20 mai courant en même temps que copie du bill n° 2, ainsi que les notes sur ce bill, et je vous remercie de la courtoisie avec laquelle vous nous avez fait parvenir le tout.

A la suite de l'étude des amendements proposés, étude faite avec la coopération de notre président et de plusieurs autres membres de notre comité exécutif que nous avons pu rassembler, je désire vous informer que nous approuvons absolument la teneur de la clause 358 et que nous l'appuyons à l'unanimité. Toutefois nous sommes d'avis que, avec la phraséologie qu'elle présente actuellement, elle ouvre la voie à une action légale pour ce qui a trait à la portée du sens qu'elle renferme.

Les lignes 2 et 3, clause 358, se lisent actuellement, " s'étendent et s'appliquent au trafic consommé par toute compagnie de chemin de fer, etc." Nous sommes d'avis que si l'on veut donner à cette clause toute son efficacité elle doit être constituée de façon à comprendre tout le trafic par eau, que ce trafic se fasse par bateaux qui soient la propriété d'une compagnie de chemin de fer ou de toute autre compagnie ou de tout individu, et nous suggérons respectueusement que le mot " chemin de fer " soit retranché de cette clause, ce qui aurait pour effet de lui faire dire " trafic fait par toute compagnie ou par tout individu ", etc., ou tout amendement que votre comité pourra suggérer et qui ait pour effet d'atteindre le but que nous venons d'esquisser.

Bien à vous,

(Signé) P. P. WOODBRIDGE,
Secrétaire.

Liste des vaisseaux à vapeur qui sont propriété canadienne mais qui sont enregistrés ailleurs, et qui naviguent sur les Grands lacs.

N° officiel.	Nom du bateau.	Port d'enregistrement.	Lieu de construction.	Date de sa construction.	Matériel.	Longueur en pieds et dixièmes.	Largeur en pieds et dixièmes.	Profondeur en pieds et dixièmes.	Tonnage brut.	Tonnage net.	Chevaux-vapeur de la machine et mode de propulsion.	Propriétaire, gérant ou propriétaire-gérant. — (+) signifie gérant. (M.O.) signifie propriétaire-gérant.
114,449	A. E. Ames........	Newcastle	Howden-on-Tyne.	1903	Acier.	246·2	37·0	21·6	1,637	1,637	217 hélice.	Merchants Mutual Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
129,491	A. E. McKinstry...	Glasgow	Port Glasgow ..	1910	"	240·4	42·7	18·3	1,963	1,203	159 "	The Canada Interlake Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
124,258	Acadian..........	Glasgow.	Port Glasgow...	1908	"	248·5	43·0	23·7	2,305	1,457	162 "	The Canada Interlake Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
125,440	Beaverton.........	Newcastle	Hebburn-on-Tyne.	1908	"	249·3	42·7	21·0	2,012	1,357	106 "	Merchants Mutual Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
129,497	C. A. Jaques.......	Glasgow.....	Dumbarton.....	1908	"	249·0	43·0	22·7	2,105	1,590	212 "	Richelieu & Ontario Navigation Co., Ltd., Montréal, P.Q.
125,427	Canadian	Newcastle	Newcastle	1907	"	248·3	43·0	22·8	2,214	1,444	186 "	The Canada Interlake Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
124,212	Carleton..........	Glasgow ...	Greenock...	1907	"	240·0	41·0	14·2	1,351	830	152 "	F. E. Hall, 14 Place Royal, Montréal, Qué.
99,224	Corunna...........	Leith.........	Leith	1891	"	230·0	34·1	19·7	1,269	792	99 "	The Canadian Lake Transportation Co., Ltd., Toronto, Ont.
129,479	D. A. Gordon.......	Glasgow......	Port Glasgow...	1910	"	249·3	43·0	23·7	2,301	1,434	162 "	The Canada Interlake Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
123,950	Dunelm...........	Sunderland. ..	Sunderland....	1907	"	250·0	43·2	23·5	2,319	1,481	230 "	Richelieu & Ontario Navigation Co., Ltd., Montréal, P.Q.
132,069	Easton.	Sunderland. ..	Sunderland.....	1912	"	250·0	42·7	16·4	1,757	1,129	157 "	Mathews Steamship Co., Ltd., Board of Trade Bldg., Toronto, Ont. (+) J. T. Mathews.
122,856	Edmonton..........	Newcastle	Hebburn-on-Tyne.	1906	"	249·2	42·7	20·6	1,983	1,341	106 "	Mathews SS. Co., Ltd., Board of Trade Building, Toronto, Ont. (+) J. T. Mathews.
*125,443	Empress of Fort William.	Newcastle	Wallsend.......	1908	"	250·0	43·0	22·3	2,181	1,383	205 "	Richelieu & Ontario Navigation Co., Ltd., Montréal, P.Q.
125,428	Empress of Midland.	Newcastle ...	Wallsend......	1907	"	252·0	42·5	23·2	2,224	1,630	200 "	Richelieu & Ontario Navigation Co., Ltd., Montréal, P.Q.
133,077	*Fordonian*	Glasgow......	Port Glasgow...	1912	"	250·0	42·6	23·6	1,368	1,905	... "	The Canada Interlake Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
114,446	H. M. Pellatt.......	Newcastle	Port Glasgow...	1903	"	239·7	37·0	21·8	1,502	1,038	164 "	Merchants Mutual Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.

* Ci-devant "Mount Stephen."

ANNEXE No 2

125,442	J.-A. McKee......	Newcastle ..	Newcastle sur Tyne.	1908	Acier	248·0	43·1	22·5	2,158	1,375	204 hélice.	Western Steamship Co., Ltd., Toronto, Ont.
114,447	J.-H. Plummer. ...	Newcastle ...	Low Walker...	1903	"	246·0	37·0	21·8	1,582	992	210 "	Merchants Mutual Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) O. W. Norcross.
125,457	Kaministiquia..	Newcastle	Wallsend..... .	1909	"	250·0	43·0	22·6	2,173	1,401	205 "	Western Navigation Co., Ltd., Fort William, Ont.
125,459	Keyport...........	Newcastle	Newcastle sur Tyne.	1900	"	250·1	42·5	17·9	1,721	1,298	110 "	The Keystone Transportation Co. of Canada, Ltd., Montréal, P.Q.
125,458	Keywest.......	Newcastle	Wallsend sur Tyne.	1909	"	250·0	42·5	18·0	1,725	1,298	110 "	The Keystone Transportation Co. of Canada, Ltd., Montréal, P.Q. .
97,990	Leafield..	Newcastle	Sunderland.	1892	"	249·0	35·2	16·6	1,454	922	150 "	Algoma Central & Hudson Bay Ry. Co., Sault-Ste-Marie, Ont., (+) S. V. McLeod.
123,961	Mapleton..........	Sunderland. ..	Sunderland.	1909	"	250·0	42·7	16·4	1,782	1,140	106 "	Merchants Mutual Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
118,615	Meaford	Newcastle	Wallsend sur Tyne.	1903	"	248·6	42·0	20·6	1,889	1,201	225 "	The Farrar Transportation Co., Ltd., Collingwood, Ont. (+) Geo. E. Fair.
118,618	Neebing.......	Newcastle	Low Walker sur Tyne.	1903	"	247·6	42·0	21·8	1,879	1,187	200 "	The Canadian Northwest Steamship Co., Ltd., Port Arthur, Ont. (+) F. S. Wiley.
95,225	Nevada.	Leith	Leith.	1890	"	230·0	34·1	19·5	1,276	794	99 "	The Canadian Lake Transportation Co., Ltd., Toronto, Ont.
109,701	Paliki.	Sunderland. ..	Sunderland.....	1889	"	240·0	36·0	17·1	1,578	993	119 "	The Algoma Central & Hudson Ry. Co., Sault-Ste-Marie, Ont. (+) S. V. McLeod.
129,734	Port Colborne .. .	Newcastle	Wallsend.......	1909	"	250·0	42·5	17·8	1,729	1,306	110 "	Forwarders, Ltd., Kingston, Ont.
123,965	Saskatoon....... ..	Sunderland. ..	Sunderland.....	1910	"	250·2	42·8	16·4	1,798	1,148	122 "	Merchants Mutual Line, Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
105,718	Scottish Hero. .. .	Newcastle	Sunderland.....	1895	"	297·0	40·0	21·5	2,202	1,386	350 "	The Canadian Lake & Ocean Navigation Co., Ltd., Toronto, Ont. (+) J. W. Norcross.
88,739	Sindbad....	Newcastle	Scottswood. ..	1883	Fer	216·2	31·2	13·5	897	539	99 "	F. E. Hall, 14 Place Royale, Montréal, P.Q.
129,767	*Toiler.*	Newcastle	Newcastle sur Tyne.	1910	Acier	248·2	42·5	17·4	1,659	1,334	70 "	Richelieu & Ontario Navigation Co., Ltd., Montréal, P. Q.
106,605	Turret Chief........	Newcastle ...	Sunderland.....	1886	"	253·0	44·0	19·7	1,881	1,197	250 "	The Canadian Lake & Ocean Navigation Co., Ltd., Montréal, P.Q. (+) J. W. Norcross.
101,279	Turret Crown......	Newcastle ..	Sunderland. ..	1895	"	253·0	44·0	19·4	1,827	1,142	250 "	Turret Crown, Ltd., Toronto, Ont.
87,342	Wexford.	London.......	Sunderland.....	1883	"	250·0	40·1	23·7	2,104	1,340	200 "	Western Steamship Co., Ltd., 72 Bay St., Toronto, Ont.
132,060	Yorkton......	Sunderland. ..	Sunderland. ..	1911	"	256·0	42·0	16·4	1,772	1,136	157 "	Mathews SS. Co., Ltd., Board of Trade Building, Toronto, Ont. (+) J. T. Mathews.

NOTE : Le nom des navires à moteur sont en *italique.*

Nombre total des navires 36
Tonnage brut 66,688
Tonnage inscrit 44,163

Les navires ci-dessus étaient inscrits. —Pas d'archives. Ces navires ne tombent pas sous la loi martiale du Canada quant aux capitaines et seconds.

PUBLIC—N° 260—64e CONGRÈS H. R. 15455.

Loi pour établir un bureau maritime des Etats-Unis, afin d'encourager, de développer et de créer une réserve et un corps auxiliaire navals, et une marine marchande, en vue de satisfaire aux exigences du commerce des Etats-Unis dans ses territoires et possessions et avec les pays étrangers; de réglementer les voituriers par eau qui s'occupent du commerce avec l'étranger et entre les états des Etats-Unis; et en vue d'autres fins.

Le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, assemblés en Congrès, décrètent que lorsqu'elle se rencontre dans la présente loi:

L'expression "voiturier commun par eau pour le commerce étranger" signifie un voiturier commun, sauf les traversiers desservant des lignes régulières et servant au transport par eau des passagers ou d'objets entre les Etats-Unis ou l'un de leurs districts, territoires ou possessions, et un pays étranger, pour le commerce d'exportation ou d'importation: à condition qu'un cargo communément appelé "navire aventurier, ne sera pas tenu comme voiturier commun par eau pour le commerce étranger."

L'expression "voiturier commun par eau dans le commerce entre états" signifie un voiturier commun servant au transport par eau des passagers et des objets sur les hautes mers ou sur les Grands lacs, sur des lignes régulières de port en port entre un état, territoire, district ou possession des Etats-Unis, et toute autre partie d'un état, territoire, district ou possession des Etats-Unis, ou entre les localités du même état, territoire, district ou possession.

L'expression "voiturier commun par eau" signifie un voiturier commun par eau dans le commerce étranger ou un voiturier commun par eau dans le commerce entre les états, sur les hautes mers ou les Grands lacs par des lignes régulières allant de port en port.

L'expression "autre personne subordonnée à la présente loi" signifie toute personne non comprise dans l'expression "voiturier commun par eau" et faisant affaires d'expédier ou de fournir les quaiages, dockages et entreposages ou autres commodités de têtes de lignes découlant d'un service de voiturier commun par eau.

L'expression "personne" embrasse les corporations, sociétés, associations existant sous l'empire des lois des Etats-Unis, ou de tout état, territoire, district ou possession desdits Etats-Unis ou de tout pays étranger, ou sous l'empire desdites lois.

Article 2. Que selon la portée de la présente loi, nulle corporation, société ou association n'est jugée au titre de citoyen des Etats-Unis, à moins que la majorité des intérêts n'en soient possédés par des citoyens des Etats-Unis et, dans le cas d'une corporation, à moins que son président et ses directeurs généraux ne soient citoyens des Etats-Unis, et que la corporation elle-même ne soit organisée subordonnément aux lois des Etats-Unis ou d'un de leurs états, territoires, districts ou possessions.

Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux receveurs et fidéi-commis de quiconque tombe sous son empire, à leurs successeurs et ayants droit.

Article 3. Par les présentes est constitué un bureau qui sera connu sous le nom de bureau maritime des Etats-Unis, et ci-après appelé le bureau. Ce bureau sera composé de cinq commissaires nommés par le président, du consentement et de l'avis du Sénat; ledit bureau élira chaque année un de ses membres président et un autre vice-président.

Les premiers commissaires nommés resteront en fonctions durant des termes de deux, trois, quatre, cinq et six ans, respectivement, à compter du jour de leur nomination, le terme d'office devant être désigné par le président; mais leurs successeurs seront nommés pour des termes de six ans, sauf que toute personne choisie pour remplir une vacance sera nommée pour l'intervalle inexpiré du terme du commissaire remplacé.

Dans la nomination des commissaires, on obtiendra pleinement compte de leur aptitude à remplir efficacement les devoirs qui leur seront dévolus par la présente loi, et d'une représentation raisonnable des divisions géographiques du pays. Trois

commissaires au plus seront choisis dans le même parti politique. Nul commissaire ne devra être à l'emploi d'un voiturier commun par eau ou de toute autre personne subordonnée à la présente loi, ou avoir avec eux des relations officielles ou d'y posséder des actions ou obligations ou des intérêts pécuniaires quelconques. Nul commissaire ne devra s'occuper activement d'une autre occupation, profession ou fonction. Tout commissaire pourra être démis par le président pour cause d'incompétence, de négligence de ses devoirs ou de malversation. Une vacance survenant dans le bureau n'entravera pas le droit des autres membres du bureau à exercer tous ses pouvoirs. Le bureau aura un sceau officiel, qui sera judicieusement libellé.

Le bureau pourra adopter des règles et règlements touchant sa procédure et la conduite de ses affaires.

Article 4. Chaque membre du bureau recevra des appointements de $7,500 par année. Le bureau nommera un secrétaire aux appointements de $5,000 par année et emploiera, aux appointements qu'il fixera, tous avocats, fonctionnaires, architectes maritimes, experts spéciaux, examinateurs, commis, et autres employés qu'il jugera nécessaires à l'accomplissement convenable de ses devoirs et pour lesquels le Congrès aura voté des crédits. Le président, sur requête du bureau, pourra autoriser la délégation des officiers des services militaires, naval ou autre des Etats-Unis à tels devoirs que le bureau pourra juger utiles à la conduite de ses attributions.

Exception faite du secrétaire, d'un commis pour chaque commissaire, des avocats, des architectes maritimes et de tout expert et examinateur spéciaux que le bureau pourra de temps à autre juger nécessaire d'employer pour la conduite de ses travaux, tous les employés du bureau seront nommés d'après une liste du cens d'éligibilité fournie par la Commission du Service civil et conformément à la loi du Service civil.

Les dépenses du bureau, y compris les dépenses nécessaires au transport encourues par les membres du bureau ou par ses employés dans l'exercice de leurs fonctions pour toute enquête ou pour toute affaire officielle en tout autre endroit que la ville de Washington, seront autorisées et payées sur présentation de bordereaux détaillés à cette fin, et approuvées par le président du bureau.

Jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement par la loi, le bureau pourra louer des immeubles convenables pour son usage.

L'auditeur de l'Etat ou des autres services recevra et examinera tous les comptes du bureau.

Article 5. Que le bureau, sur approbation du président, est autorisé à faire construire et outiller dans les chantiers maritimes marchands et militaires américains et ailleurs, donnant la préférence, toutes choses étant égales, aux chantiers domestiques, ou d'acheter, de louer ou noliser des navires convenables, en tant que les exigences commerciales des Etats-Unis du trafic maritime des Etats-Unis le permettront, pour les employer comme auxiliaires de la marine ou comme transports de l'armée, ou pour d'autres fins militaires ou navales; et à faire les réparations et modifications nécessaires à ces navires: à condition que ni le bureau ni une corporation constituée sous l'empire de l'article onze dans laquelle les Etats-Unis sont pour lors actionnaires, n'achètera, ne louera ou ne nolisera un navire:

(a) Qui est alors engagé dans le commerce étranger ou domestique des Etats-Unis, à moins que ce navire ne soit sur le point d'être libéré de ce commerce sans que le propriétaire ait l'intention de l'y remettre dans un temps raisonnable;

(b) Qui porte l'inscription ou le drapeau d'un pays étranger en guerre à cette époque;

(c) Qui n'est pas ou ne peut, par des modifications et réparations raisonnables, être adapté aux fins indiquées au présent article;

(d) Qui, sur examen d'expertise fait sous la direction du bureau, et après qu'un rapport écrit de cet examen est déposé comme archive publique, ne se trouve pas, sans modification ou réparations, accuser au moins soixante-quinze pour cent de l'efficacité qu'il accusait lorsqu'il fut primitivement affrété comme navire flottable.

Article 6. Que le président peut transférer au bureau permanemment ou pour des durées limitées, tous navires appartenant aux ministères de la Guerre ou de la Marine qui peuvent servir aux fins du commerce, et qui ne sont pas exigés pour les services militaires ou navals en temps de paix, et faire transférer au bureau des navires appartenant à la *Panama Railroad Company* et que cette dernière n'exige pas pour ses affaires.

Article 7. Que le bureau, selon des termes et conditions qu'il prescrit et que le président approuve, peut noliser, louer et vendre à une personne quelconque, citoyenne des Etats-Unis, tout navire ainsi acheté, construit ou transféré.

Article 8. Que lorsqu'un navire acheté ou construit par le bureau ou à lui transféré comme il est indiqué aux présentes, et appartenant aux Etats-Unis, devient de l'avis du bureau impropre aux fins de la présente loi, il est après réclame raisonnable, prisé et vendu en vente publique ou privée compétitive, sans application des conditions et restrictions de la présente loi.

Article 9. Que tout navire acheté, nolisé ou loué du bureau peut être inscrit et enrôlé ou patenté comme navire des Etats-Unis, et avoir droit aux bienfaits et privilèges de ce chef; *à condition* que les navires construits à l'étranger et admis à l'inscription américaine ou à l'enrôlement et à la patente américaine; et les navires possédés, nolisés, ou loués par une corporation dans laquelle les Etats-Unis sont actionnaires, et les navires vendus, loués ou nolisés à tout particulier citoyen des Etats-Unis, conformément à la présente loi, peuvent se livrer au commerce côtier des Etats-Unis.

Chaque navire acheté, nolisé ou loué au bureau devra, à moins d'autorisation contraire émanant du bureau, être exploité seulement sous l'empire de semblable inscription ou enrôlement et patente. Ces navires, quand ils serviront comme navires marchands seulement, seront subordonnés à tous règlements, lois et responsabilités gouvernant les navires marchands, que les Etats-Unis y soient en tout ou en partie intéressés comme propriétaires ou en détiennent des hypothèques, attaches ou autres intérêts. Nul navire susdit, sans l'autorisation du bureau, ne sera transféré à l'inscription ou à un drapeau étrangers, ou vendu; il ne sera pas non plus nolisé ou loué sauf subordonnément aux règlements prescrits par le bureau.

Lorsque les Etats-Unis sont en état de guerre, ou durant toute urgence nationale dont l'existence est déclarée par proclamation du président, nul navire inscrit ou enrôlé et patenté subordonnément aux lois des Etats-Unis ne devra, sans l'approbation du bureau, être vendu, loué ou nolisé à un particulier qui n'est pas citoyen des Etats-Unis, ou transféré à une inscription ou à un drapeau étrangers. Nul navire inscrit ou enrôlé et patenté subordonnément aux lois des Etats-Unis, ou possédé par un particulier qui est citoyen des Etats-Unis, sauf un navire qu'il est interdit au bureau d'acheter, ne sera vendu à un particulier qui n'est pas citoyen des Etats-Unis ou transféré à une inscription ou à un drapeau étrangers, à moins que ledit navire ne soit tout d'abord soumissionné au bureau au prix de bonne foi offert par le tiers, ou, en l'absence d'une offre semblable, à un prix équitable à déterminer selon la manière indiquée à l'article dix.

Tout navire vendu, nolisé, loué, transféré ou exploité en contravention du présent article, sera forfait aux Etats-Unis, et quiconque enfreindra les dispositions du présent article sera coupable de contravention et passible d'une amende d'au plus $5,000, ou d'emprisonnement d'au plus cinq ans, ou de l'amende et de l'emprisonnement susdits.

Article 10. Que le président, en donnant à l'intéressé tout avis raisonnable écrit qu'il jugera opportun, selon les circonstances, pourra s'approprier absolument ou temporairement, pour toutes fins militaires ou navales, tout navire acheté, loué ou nolisé au bureau: *à condition* que si, de l'avis du président, une urgence existante l'exige, il pourra s'approprier sans avis un navire quelconque.

Après quoi, sur vérification par convention ou autrement, les Etats-Unis payeront à la personne intéressée la valeur réelle équitable basée sur les conditions normales

à l'époque de l'appropriation de l'intérêt de ladite personne dans chaque navire approprié absolument; ou, s'il est approprié pour une durée limitée, la valeur équitable nolisée dans des conditions normales de l'époque. En cas de mésentente sur semblable valeur équitable, celle-ci sera déterminée par des priseurs dont l'un sera nommé par le bureau et l'autre par la personne intéressée, et un troisième par les deux autres nommés comme susdit. La décision de ces priseurs sera sans appel et liera les deux parties.

Article 11. Que le bureau, s'il le juge nécessaire aux fins de la présente loi, pourra former sous l'empire des lois du district de Columbia, une corporation ou plus pour l'achat, la construction, l'outillage, la location, le nolisement, l'entretien et l'exploitation de navires marchands dans le commerce des Etats-Unis. Le capital-actions total de dépassera pas $50,000,000. Le bureau pourra, pour les Etats-Unis et en leur nom, souscrire, acheter et voter au moins la majorité du capital-actions, de toute corporation semblable, et faire à ce sujet toute autre chose nécessaire à la protection des intérêts des Etats-Unis et aux fins de la présente loi. Sur approbation du président, le bureau pourra vendre le tout ou partie du capital-action des Etats-Unis dans ladite corporation, mais il ne devra en aucun temps s'y trouver comme actionnaire de minorité: *toutefois,* nulle corporation dans laquelle les Etats-Unis seront actionnaires, et qui sera formée sous l'empire de la présente loi ne s'engagera dans l'exploitation d'un navire construit, acheté, loué, nolisé ou transféré sous l'empire de la présente loi, à moins que le bureau ne soit incapable, après tentative de bonne foi, de faire contrat avec un particulier, citoyen des Etats-Unis, pour l'achat, la location ou le nolisement de tout navire selon les termes et conditions que le bureau pourra définir.

Le bureau donnera avis public du fait que les navires sont offerts, et des termes et conditions d'après lesquels un contrat sera fait, et invitera les offres de concurrence. Advenant ceci le bureau devra, après pleine observance des termes de la condition présente, déterminer qu'il est incapable de faire contrat avec telles parties pour l'achat, la location ou le nolisement d'un navire, et faire plein rapport au président, qui examinera le rapport susdit; et s'il l'approuve, il rendra une ordonnance déclarant avoir constaté l'existence des conditions qui justifient l'exploitation dudit navire par une corporation formée sous l'empire des dispositions du présent article.

A l'expiration de cinq ans après la fin de la guerre européenne actuelle l'exploitation de ces navires par toute corporation semblable dans laquelle les Etats-Unis seront alors actionnaires, cessera, et ladite corporation se trouvera dissoute. La date de la fin de la guerre sera déclarée par proclamation du président. Les navires et autres propriétés de toutes semblables corporations reviendront au bureau. Le bureau pourra vendre, louer ou noliser ces navires, comme il est prévu dans l'article sept, et il disposera de la propriété autre que les navires dans les meilleures conditions possibles, et, après payement de toutes dettes et obligations, en déposera les recettes à son crédit dans le trésor. Toutes les actions détenues dans ces corporations par d'autres que les Etats-Unis, lors de la dissolution, seront appropriées par le bureau à une valeur équitable et raisonnable et payées avec les fonds placés au crédit du bureau. En cas de désaccord, cette valeur sera déterminée de la manière indiquée en l'article dix.

Article 12. Que le bureau étudiera le coût relatif de construction des navires marchands aux Etats-Unis et dans les pays maritimes étrangers, et le coût relatif, les avantages et désavantages d'exploiter pour le commerce étranger des navires inscrits aux Etats-Unis et à l'étranger. Il examinera les règles qui dirigent la construction des navires outremer et aux Etats-Unis et le mode de classifications et de rang, et s'enquerra des questions d'assurances maritimes, du nombre des compagnies domestiques et étrangères qui s'occupent, aux Etats-Unis, d'assurances maritimes, de l'étendue des assurances sur les cales et les cargaisons placées ou souscrites aux Etats-Unis, et du montant de ré-assurances des risques maritimes américains dans les compagnies étrangères; et s'assurera des démarches néces-

saires au développement d'un régime étendu d'assurances comme aide au développement d'une marine marchande américaine. Il examinera les lois des Etats-Unis sur la navigation et les règles et règlements qui en découlent, et fera au Congrès les recommandations qu'il jugera convenables pour l'amendement, l'amélioration et la révision de ces lois et pour le développement d'une marine marchande américaine. Il étudiera le statut légal des prêts hypothécaires sur les navires, dans le but d'améliorer les garanties de ces prêts et d'encourager les placements dans la navigation américaine.

Il fera au Congrès, le ou avant le premier jour de décembre de chaque année, un rapport qui embrassera ses recommandations et le résultat de ses recherches, un sommaire de ses transactions, et un état de toutes les dépenses et recettes, sous l'empire de la présente loi, et des opérations de toute corporation dans laquelle les Etats-Unis sont actionnaires, et les noms et compensations de toutes les personnes qu'il emploie.

Article 13. Qu'en vue d'observer les dispositions des articles cinq et onze, nul passif ne sera encouru au delà d'un total de $50,000,000, et le secrétaire du Trésor, sur requête du bureau approuvée par le président, devra de temps à autre émettre et vendre ou utiliser l'une des obligations des Etats-Unis actuellement obtenables du Trésor sous l'empire de la loi du cinq août mil neuf cent neuf, du quatre février mil neuf cent dix, et du deux mars mil neuf cent onze touchant l'émission d'obligations pour la construction du canal de Panama, jusqu'à concurrence d'un total ne dépassant pas $50,000,000; *à condition* que les obligations lancées et vendues ou utilisées subordonnément aux dispositions du présent article soient faites payables à une époque en deçà de cinquante ans comptant de l'émission que le secrétaire du Trésor pourra fixer, au lieu de cinquante ans après la date d'émission indiquée dans la loi du cinq août mil neuf cent neuf.

Les revenus de ces obligations et les revenus nets des ventes, nolisements, ou locations de navires et de ventes d'actions faites par le bureau, et tout autre argent qu'il recevra d'une source quelconque, seront inscrits au Trésor au crédit du bureau, et sont par les présentes permanemment appropriés aux fins d'exécuter les dispositions des articles cinq et onze.

Article 14. Que nul voiturier commun par eau ne pourra directement ou indirectement:

Premièrement. Payer ou permettre, ou devenir partie à une combinaison, convention ou entente, expresse ou implicite, de payer ou d'allouer une remise retardée à un expéditeur. L'expression "remise retardée" dans la présente loi signifie la remise de toute partie d'argent du fret par le voiturier à l'expéditeur en considération de l'adjudication totale ou partielle des expéditions au même voiturier ou à tout autre, ou pour toute autre fin, et dont le paiement est retardé au delà de l'achèvement du service pour lequel ce paiement est fait, et est fait seulement au cas où durant la période pour laquelle il est calculé et la période de délai, l'expéditeur s'est conformé aux termes de la convention ou de l'arrangement de remise.

Deuxièmement. Utiliser un navire de lutte soit séparément ou conjointement avec tout autre voiturier, par convention ou autrement. L'expression "navire de lutte" dans la présente loi signifie un navire utilisé dans un commerce particulier par un voiturier ou groupe de voituriers pour exclure, empêcher ou réduire la concurrence en chassant dudit commerce un autre voiturier.

Troisièmement. User de représailles contre tout expéditeur en refusant, ou menaçant de refuser, de l'espace lorsque cet espace est disponible, ou recourir à d'autres méthodes de favoritisme ou d'injustice parce que l'expéditeur aura patronné tout autre voiturier ou aura porté plainte accusant traitement injuste, ou pour toute autre raison.

Quatrièmement. Faire un contrat injuste ou inéquitablement favorable avec un expéditeur, basé sur le volume du fret offert, ou traiter inéquitablement ou faire une différence injuste contre un expéditeur quant à (*a*) l'espace de cargaison ou autres commodités, en tenant compte de l'arrimage convenable du navire et du tonnage disponible; (*b*) au chargement et au déchargement du fret en bon état; ou (*c*) à la détermination et au règlement des réclamations

ANNEXE No 2

Tout voiturier qui enfreindra une disposition quelconque du présent article sera coupable de contravention et punissable par une amende ne dépassant pas $25,000 pour chaque délit.

Article 15. Chaque voiturier commun par eau, ou toute autre personne subordonnée à la présente loi, déposera immédiatement, devant le bureau, une copie exacte, ou, oralement, un mémoire précis et complet de chaque convention faite avec un autre voiturier ou une autre personne semblable subordonnés à la présente loi, ses amendements ou ses rappels, à laquelle ils peuvent être parties ou se conformer en tout ou en partie, et fixant et réglementant les taux ou prix de transport; donnant ou recevant des taux spéciaux, des services spéciaux ou autres privilèges et avantages spéciaux; contrôlant, réglementant, empêchant ou détruisant la concurrence; adjugeant les ports ou restreignant ou d'autre façon réglementant le nombre et la nature des voyages entre les ports; limitant et réglementant d'une façon quelconque le volume ou la nature du trafic de fret ou des passagers à porter; ou de toute façon en vue d'une entente courante exclusive, préférentielle ou coopérative. L'expression "convention" dans le présent article comprend les conférences et autres arrangements.

Le bureau pourra, par ordonnance, désapprouver, contremander ou modifier toute convention, ou toute modification ou tout contremandement d'icelle, qu'il l'ait ou non antérieurement approuvée et qu'il juge être injustement distinctive ou inéquitable entre des voituriers, des expéditeurs, des exportateurs, importateurs ou des ports, ou entre des exportateurs des Etats-Unis et leurs concurrents étrangers, ou agir au détriment du commerce des Etats-Unis, et constituer une contravention à la présente loi, et approuvera tous autres conventions, modifications, ou contremandements.

Les conventions existant lors de l'organisation du bureau seront légales jusqu'à ce qu'elles soient désapprouvées par le bureau. Il sera illégal d'exécuter toute convention ou toute partie d'icelle qui sera désapprouvée par le bureau.

Tous contremandements, conventions ou modifications faits après l'organisation du bureau seront légaux seulement lorsque et tant qu'ils seront approuvés par le bureau, et avant l'approbation ou après la désapprobation, il sera illégal de les exécuter en tout ou en partie, directement ou indirectement.

Chaque convention, modification ou contremandement légaux sous l'empire du présent article seront exceptés des dispositions de la loi approuvée le 2 juillet mil huit cent quatre vingt dix, intitulée: "Loi pour protéger le commerce contre les contraintes et monopoles illégaux", ses amendements et ses lois supplémentaires et des dispositions des articles soixante-treize et soixante-dix-sept, tous deux compris dans la loi approuvée le vingt-sept août mil huit cent quatre-vingt-quatorze, intitulée "Loi pour réduire l'impôt, pour donner des revenus au gouvernement et pour autres fins", et ses amendements et lois supplémentaires.

Quiconque enfreint les dispositions du présent article sera passible pour chaque jour dans lequel l'infraction continuera, d'une amende de $1,000, que les Etats-Unis pourront recouvrer par action civile.

Article 16. Qu'il sera illégal pour tout voiturier commun par eau, ou pour toute autre personne subordonnée à la présente loi, soit seule ou conjointement avec un tiers, directement ou indirectement:

Premièrement. De donner toute préférence ou tout avantage indus ou déraisonnables à une personne, une localité ou description de trafic particulières sous un rapport quelconque, ou d'assujettir une personne, localité ou une description de trafic à un préjudice ou désavantage indus ou déraisonnables sous un rapport quelconque.

Deuxièmement. De permettre à quelqu'un d'obtenir le transport d'une propriété en dessous du taux régulier alors établi et appliqué sur la ligne du voiturier, au moyen d'états, de classification, de pesages, ou de rapports de pesages faux, ou par tout autre moyen injuste ou inéquitable.

Troisièmement. D'induire, de persuader ou d'influencer autrement une compagnie d'assurance maritime ou un souscripteur d'assurance, ou un agent d'iceux pour l'ame-

ner à ne pas accorder à un concurrent voiturier par eau des tarifs d'assurance aussi favorables sur un navire ou une cargaison, en tenant bien compte de la classe du navire, de la cargaison, que ceux qu'on donne à semblable voiturier ou autre personne subordonnément à la présente loi.

Article 17. Que nul voiturier commun par eau dans le commerce étranger ne demandera, chargera ou encaissera des taux, passages ou charges qui distinguent injustement entre des expéditeurs ou des ports, ou porte injustement préjudice aux exportateurs des Etats-Unis comparativement avec leurs concurrents étrangers. Chaque fois que le bureau découvrira qu'un taux, passage ou charge de ce genre sont réclamés, imposés ou encaissés, il pourra les modifier jusqu'à concurrence nécessaire pour corriger la distinction ou le préjudice injuste et rendre une ordonnance obligeant le voiturier à cesser de demander, d'imposer ou d'encaisser tous taux, passages ou charges distinctifs ou préjudiciables de cette nature.

Tout voiturier et tout tiers semblables subordonnés à la présente loi devront établir, observer et mettre en vigueur des règlements et pratiques justes et raisonnables touchant la réception, la manœuvre, l'emmagasinage ou la livraison des propriétés. Chaque fois que le bureau découvrira que semblables règlements et pratiques sont injustes ou déraisonnables, il pourra déterminer, prescrire et ordonner l'application de règlements ou pratiques justes et raisonnables.

Article 18. Que tout voiturier commun par eau dans le commerce entre états établira, observera et appliquera des taux, passages, charges, classifications et tarifs justes et raisonnables, et des règlements et pratiques justes et raisonnables découlant d'iceux et de l'émission, de la forme et de la substance des billets, reçus et connaissements, du mode de présenter, de marquer, d'emballer et de livrer la propriété pour le transport; du portage des bagages personnels, d'échantillon ou d'excédant; des facilités de transport et de tous autres sujets découlant de la réception, de la manœuvre, du transport, de l'emmagasinage ou de la livraison de la propriété.

Chaque voiturier susdit devra déposer au bureau et tenir ouvert à l'inspection du public, dans la forme et de la manière et dans le temps indiqués par le bureau, les taux, passages et charges maximums pour, ou touchant les transports entre des localités de sa propre ligne; et si un taux direct a été établi, les taux, passages et charges maximums pour, et touchant les transports entre des localités de sa propre ligne et des localités de la ligne de tout autre voiturier par eau.

Nul voiturier susdit ne demandera, n'imposera ou n'encaissera pour ce transport une compensation supérieure aux taux, passages et charges déposés conformément au présent article, sauf sur approbation du bureau et après dix jours d'avis public dans la forme et de la manière indiquées par le bureau, établissant l'augmentation projetée; mais le bureau pourra refuser l'avis susdit pour de bonnes raisons prouvées.

Chaque fois que le bureau découvrira que des taux, passages, charges, classifications, tarifs, règlements ou pratiques demandés, imposés ou encaissés ou observés par le voiturier susdit sont injustes et déraisonnables, il pourra déterminer, prescrire et ordonner l'application des taux, passages ou charges maximums justes et raisonnables, ou des classifications, tarifs, règlements ou pratiques justes et raisonnables.

Article 19. Que lorsqu'un voiturier commun par eau dans le commerce entre états réduit ses taux sur le transport de quelque espèce de fret allant à ou venant des ports de concurrence en-dessus d'une base rémunératrice et équitable, dans l'intention de chasser ou de nuire d'autre façon à un voiturier concurrent par eau, il ne pourra pas augmenter ces taux à moins que le bureau, après instruction, ne constate que semblable augmentation repose sur les conditions modifiées autres que l'élimination de la concurrence susdite.

Article 20. Qu'il sera illégal pour tout voiturier commun par eau ou toute autre personne subordonnée à la présente loi, ou tout fonctionnaire, receveur, fidéi-commis, locataire, agent ou employé du voiturier ou de la personne susdits, ou pour toute autre personne autorisée par lesdits voiturier ou personne à recevoir des renseignements

dans le but conscient de dévoiler, ou de permettre à toute personne autre que l'expéditeur ou le consignataire, sans leur consentement, d'obtenir tout renseignement touchant la nature, l'espèce, la quantité, la destination, le consignataire, ou la route de toute propriété offerte ou livrée auxdits voiturier ou autre personne subordonnée à la présente loi pour le portage dans le commerce étranger ou entre états, lesquels renseignements pourront être utilisés au détriment ou au préjudice du voiturier ou de l'expéditeur ou du consignataire susdits, ou qui pourront dévoiler leurs transactions d'affaires à un concurrent, ou qui pourront servir au détriment ou au préjudice de tout voiturier; et il sera aussi illégal pour toute personne de solliciter ou de recevoir sciemment tout renseignement comme susdit et qui pourra servir comme susdit.

Rien dans la présente loi ne sera interprété au sens d'empêcher la remise de semblables renseignements en réponse à des procédures légales quelconques faites selon l'autorité d'un tribunal, ou à tout fonctionnaire ou agent du gouvernement des Etats-Unis et d'un de leurs états, territoires, districts ou possessions dans l'exercice de ses fonctions, ou à tout fonctionnaire ou autre personne régulièrement autorisée qui recherchera semblable information pour la poursuite des personnes accusées ou soupçonnées de crime, ou à un autre voiturier ou son agent régulièrement autorisé aux fins de régler les comptes mutuels de trafic dans le cours ordinaire des affaires de semblables voituriers.

Article 21. Que le bureau pourra requérir tout voiturier commun par eau ou autre personne subordonnée à la présente loi ou l'un quelconque de leurs fonctionnaires, receveurs, fidéicommis, locataires, agents ou employés, de déposer sous ses soins dans un rapport périodique ou spécial, ou tout compte, archive, taux, ou charge ou tout mémoire de faits et transactions quelconques découlant des affaires desdits voiturier ou autre personne subordonnée à la présente loi. Les rapport, compte, archive, taux, charge ou mémoire seront donnés sous serment chaque fois que le bureau l'exigera, et devront être fournis dans la forme et dans le temps indiqués par le bureau. Quiconque négligera de déposer les rapport, compte, archive, taux, charge ou mémoire requis par le présent article devra forfaire aux Etats-Unis la somme de cent dollars pour chaque jour de semblable négligence.

Quiconque falsifie, détruit, mutile, ou altère sciemment des rapports, comptes, taux, charges ou mémoires semblables, ou produit volontairement des rapports, comptes, archives, taux, charges ou mémoires faux sera coupable de contravention et passible sur conviction d'une amende d'au plus $1,000, ou d'emprisonnement d'au plus un an, ou d'amende et d'emprisonnement.

Article 22. Que toute personne pourra déposer au bureau une plainte sous serment indiquant toute violation de la présente loi par un voiturier commun par eau ou toute autre personne subordonnée à la présente loi, et demandant réparation pour l'injustice commise de ce chef s'il en est. Le bureau fournira copie de la plainte audit voiturier ou à ladite autre personne qui devra, dans un délai raisonnable précisé par le bureau, satisfaire à la plainte ou y répondre par écrit. Si la plainte n'est pas satisfaite, le bureau devra, sauf s'il est autrement prévu par la présente loi, s'en enquérir de telle façon et par tel moyen et rendre telle ordonnance qu'il jugera opportuns. Le bureau, si la plainte est déposée dans les deux ans après que la cause de l'action se sera accrue, pourra obliger le paiement, un jour ou avant un jour nommé, de la réparation plénière au demandeur, en conséquence de l'injustice créée par ladite contravention.

Le bureau, de son propre avis, pourra de même façon et, sauf pour les ordonnances relatives au paiement d'argent, et avec les mêmes pouvoirs, s'enquérir de toute contravention à la présente loi.

Article 23. Les ordonnances du bureau relatives à une infraction quelconque à la présente loi seront rendues après pleine instruction seulement, et sur présentation d'une plainte sous serment, ou dans des procédures découlant de sa propre autorité.

Toutes les ordonnances du bureau rendues pour autre chose que le paiement d'argent sous l'empire de la présente loi demeureront en vigueur pendant un intervalle

d'au plus deux ans que le bureau fixera à cette fin, à moins qu'elles ne soient suspendues, modifiées ou élaguées par le bureau ou un tribunal de juridiction voulue.

Article 24. Que le bureau inscrira aux archives un rapport écrit de chaque enquête tenue sous l'empire de la présente loi et dans laquelle il y aura eu audience, définissant ses conclusions, décisions, et ordonnances et, si réparation est accordée, le jugement de fait sur lequel l'adjudication est basée; et devra fournir copie de semblable rapport à toutes les parties à l'enquête.

Le bureau pourra publier ces rapports dans la forme la mieux adaptée à l'information et à l'usage du public, et ces publications autorisées devront, sans autre preuve ou ampliation, constituer une preuve suffisante desdits rapports dans tous les tribunaux des Etats-Unis et de leurs états, territoires, districts et possessions.

Article 25. Que le bureau pourra renverser, suspendre ou modifier, après avis et de la façon qu'il jugera opportuns, toute ordonnance qu'il aura rendue. Sur requête de toute partie demandant une décision ou ordonnance, il pourra accorder une réinstruction de la même ou de toute affaire qui y sera déterminée, mais une requête semblable demandant ou permettant une réinstruction devra, sauf par ordonnance spéciale du bureau, agir comme arrêt de cette ordonnance.

Article 26. Le bureau aura le pouvoir, et ce sera son devoir de le faire chaque fois qu'une plainte lui sera soumise, de s'enquérir de l'action de tout gouvernement étranger touchant les privilèges offerts et des fardeaux imposés aux navires des Etats-Unis qui font le commerce étranger, lorsqu'il paraîtra que les lois, règlements ou pratiques de tout gouvernement étranger agiront de façon que les navires des Etats-Unis n'obtiendront pas, dans le commerce étranger, des privilèges égaux à ceux des navires de ces pays étrangers ou des navires d'autres pays étrangers, soit dans le commerce entre les ports dudit pays étranger ou touchant le passage ou le transport à travers ledit pays étranger, de passagers et de marchandises destinés à l'expédition ou au transport dans les navires des Etats-Unis, soit pour aller aux ou revenir des ports dudit pays étranger ou aller aux ou revenir des ports d'autres pays étrangers. Il sera du devoir du bureau de faire rapport du résultat de ses enquêtes au président, avec ses recommandations, lequel est par les présentes autorisé et reçoit le pouvoir d'obtenir, par action diplomatique, des privilèges égaux pour les navires des Etats-Unis qui font ledit commerce étranger. Et si, par ladite action diplomatique, le président ne peut pas assurer lesdits privilèges égaux, alors le président devra notifier au Congrès les faits et ses conclusions dans un message extraordinaire, s'il le juge important dans l'intérêt public, afin que décision voulue soit prise en l'espèce.

Article 27. Qu'aux fins d'instruire les contraventions supposées à la présente loi, le bureau pourra par subpœna exiger la présence de témoins et la production de livres, papiers, documents et autres preuves de tout endroit aux Etats-Unis à tout autre endroit indiqué comme lieu d'audience. Les subpœnas pourront être signés par un commissaire, et les serments d'affirmation pourront être administrés, les témoins examinés, et la preuve entendue par tout commissaire ou examinateur, ou, sur direction du bureau, par toute personne autorisée sous l'empire des lois des Etats-Unis ou de tout état, territoire, district ou possession des Etats-Unis à administrer les serments. Les personnes agissant ainsi sous la direction du bureau, et les témoins devront, à moins d'être employés du bureau, avoir droit aux mêmes honoraires et privilèges milliaires que dans les tribunaux des Etats-Unis. L'obéissance à tout subpœna devra, sur demande par le bureau, être observée comme le sont les ordonnances du bureau sur des sujets autres que le payement d'argent.

Article 28. Que personne ne sera excusé, sous prétexte d'être possiblement incriminé ou rendu passible d'une peine ou d'une forfaiture, d'être présent et de déposer ou de produire des livres, papiers, documents et autre preuve, en obbéissance au subpœna du bureau ou de tout autre tribunal, dans toute procédure basée sur une contravention supposée à la présente loi ou en découlant; mais nulle personne naturelle ne sera poursuivie ou assujettie à une peine ou forfaiture quelconques en conséquence de toute transaction, matière ou chose au sujet desquelles, par obéissance au subpœna

et sous serment, elle aura pu témoigner ou produire une preuve, excepté que personne ne sera exempté de poursuite et de peine pour un parjure commis dans ladite déposition.

Article 29. Qu'au cas de contravention aux ordonnances du bureau autres qu'une ordonnance pour le paiement d'argent, le bureau, ou toute partie lésée par semblable contravention, ou le procureur général, pourra s'adresser à la cour de district ayant juridiction sur les parties; et si, après audience, la cour détermine que l'ordonnance a été régulièrement rendue et lancée, elle exigera l'observance de cette ordonnance par un bref d'injonction ou autre procédure voulue, mandataire ou autre.

Article 30. Qu'au cas de contravention à une ordonnance du bureau pour le paiement d'argent, la personne à laquelle semblable adjudication aura été faite pourra produire dans la cour de district, pour le district dans lequel cette personne habite, ou dans lequel se trouve situé quelque bureau du voiturier ou de toute autre personne à laquelle l'ordonnance aura été destinée, ou dans lequel se trouve tout port d'escale sur une ligne régulière administrée par le voiturier, ou dans toute cour de juridiction générale d'un état, territoire, district ou possession des Etats-Unis ayant juridiction sur les parties, une pétition de poursuite indiquant brièvement la cause pour laquelle elle réclame des dommages et citant l'ordonnance du bureau en l'espèce.

Dans les cours de districts, les conclusions et les ordonnances de la Commission seront une preuve *prima facie* des faits y relatés, et le requérant ne sera pas responsable des frais de cette cour ni de ceux d'une période subséquente des procédures, à moins qu'ils ne proviennent de son appel. Si un requérant obtient gain de cause dans une cour de district, on lui accordera des honoraires d'avocats raisonnables qui seront prélevés et perçus comme formant partie des frais de la poursuite.

Toutes les parties auxquelles la Commission a adjugé des dédommagements par une seule et même ordonnance peuvent s'unir comme demandeurs, et toutes les autres parties à ladite ordonnance peuvent s'unir comme défenderesses dans une seule et même poursuite dans tout district où un quelconque desdits demandeurs peut maintenir une poursuite contre toute telle défenderesse. L'assignation de toute telle défenderesse qui ne se trouve pas dans ce district peut être faite dans tout district où se trouve un bureau de ladite défenderesse ou endroit d'arrêt sur une route régulière exploitée par ladite défenderesse. Jugement peut être pris en faveur de tout demandeur contre la défenderesse responsable à ce demandeur.

Aucune pétition ou poursuite pour l'application d'une ordonnance exigeant le paiement d'une somme d'argent ne sera maintenue à moins d'être déposée dans le délai d'un an de la date de l'ordonnance.

Article 31. La venue et la procédure, devant les tribunaux des Etats-Unis, dans les procès intentés pour faire appliquer, suspendre ou ajourner, en tout ou en partie, toute ordonnance de la Commission, doivent, sauf lorsqu'il en est stipulé autrement, être les mêmes que dans les procès semblables relatifs aux ordonnances de la Commission du commerce entre Etats, mais ces procès peuvent aussi avoir lieu dans toute cour de district ayant juridiction sur les parties.

Article 32. Quiconque viole toute disposition de la présente loi, sauf là où une amende différente est prévue, sera coupable d'un délit punissable par une amende n'excédant pas $5,000.

Article 33. Cette loi ne doit pas être interprétée comme affectant les pouvoirs ou la juridiction de la Commission du commerce entre Etats, ni comme conférant à la Commission de navigation une juridiction ou des pouvoirs concurrents, sur aucune matière se trouvant déjà sous la juridiction de ladite Commission du commerce entre Etats; et cette loi ne doit pas être interprétée comme s'appliquant à la Commission du commerce entre Etats.

Article 34. Si une disposition de la présente loi ou l'application d'une telle disposition à certaines circonstances est considérée comme inconstitutionnelle, le reste de la loi et l'application de ladite disposition à d'autres circonstances que celles relativement auxquelles elle est tenue pour inconstitutionnelle n'en seront pas affectés.

Article 35. *Pour l'exercice se terminant le trente juin mil neuf cent dix-sept, la somme de $100,000 est par les présentes appropriée, à même les argents du trésor des Etats-Unis qui ne sont pas autrement appropriés, à défrayer les dépenses de l'établissement et du maintien de la Commission, y compris le paiement des traitements autorisés par les présentes.*

Article 36. *Le secrétaire de la Trésorerie est autorisé à refuser un congé à tout vaisseau ou autre véhicule chargé de marchandises destinées à un port étranger ou domestique, chaque fois qu'il aura une raison satisfaisante de croire que le capitaine, le propriétaire ou tout autre officier dudit vaisseau ou dudit autre véhicule refuse ou décline d'accepter ou de recevoir une cargaison ou des marchandises en bon état qui lui sont offertes pour ledit port de destination ou pour quelque port d'escale, moyennant le paiement des frais légitimes du transport desdites marchandises, par tout citoyen des Etats-Unis, à moins que ledit vaisseau ne soit pleinement chargé et n'ait pas d'espace pour la marchandise, ou la cargaison offerte, en tenant compte du chargement convenable dudit vaisseau ou dudit autre véhicule, ou à moins que lesdites marchandises ou ladite cargaison ne consistent en des marchandises pour le transport desquelles ledit vaisseau ou ledit autre véhicule n'est pas fait.*

Approuvé le 7 septembre 1916.

Les documents suivants ont été transmis par M. Francis King, et il a été ordonné qu'ils soient imprimés dans le dossier:—

KINGSTON, ONT., 21 mai 1917.

FRANCIS KING,
Château Laurier,
Ottawa.

Le comité de marine de la chambre de commerce de Kingston proteste contre le contrôle par la Commission des chemins de fer des taux de transport par eau pour la raison que la concurrence est nécessaire dans les meilleurs intérêts du Dominion.

R. EASTON BURNS,
Président.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DES TROIS-RIVIÈRES.

A CEUX QUE LES PRÉSENTES CONCERNENT:

Ceci certifie qu'à une assemblée spéciale de la chambre de commerce des Trois-Rivières, tenu le 18 mai 1917, M. J. T. Tebbutt a été choisi pour agir comme délégué de cette chambre et pour s'opposer, de concert avec les délégués des autres chambres, à l'amendement qu'on se propose de faire à la Loi des chemins de fer pour stipuler que les lignes de navigation doivent être sous le contrôle de la Commission des chemins de fer.

HENRI BISSON, secrétaire,
Chambre de commerce des Trois-Rivières.

Trois-Rivières, Qué., 19 mai 1917.

QUÉBEC, Qué., 21 mai 1917.

GEO. HADRILL, secrétaire du *Board of Trade* de Montréal.

Le conseil de la chambre de commerce de Québec est fortement opposé à toute législation fédérale ayant pour objet de mettre nos compagnies de navigation intérieure sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, parce que nos expéditeurs perdraient les avantages de la concurrence pendant la saison de navigation.

T. LEVASSEUR.

ANNEXE No 2

11.55 a.m.

CHAMBRE DE COMMERCE DE SARNIA,
SARNIA, ONT., 19 mai 1917.

A la chambre de commerce de Kingston, Ont.,

A une assemblée générale de notre Chambre tenue ici jeudi, le 17 mai, nous avons étudié la question de l'article 358, intitulé "Transport par eau", qu'on se propose d'inclure dans la codification de la Loi des chemins de fer, et qui se lit comme suit:—

> Les dispositions de la présente loi, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent aux transports effectués par une compagnie de chemin de fer par mer ou sur les eaux intérieures entre des endroits ou des ports du Canada, si la compagnie possède, affrète, emploie, entretient ou met en service des navires pour les transports par mer ou sur les eaux intérieures entre ces ports ou ces endroits; et les dispositions de la présente loi relatives aux taxes, tarifs et tarifs communs, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent à tout trafic effectué par un voiturier par eau, d'un port ou d'un endroit du Canada à un autre port ou à un autre endroit du Canada.

La résolution suivante comprise dans la Loi des chemins de fer a été soumise à l'assemblée et adoptée à l'unanimité:—

> De l'avis de cette chambre, il est inopportun et peu désirable que l'article 358, "Transport par eau", soit adopté.
>
> Il imposerait des restrictions qui nuiraient au développement de la construction des bâtiments, nuiraient aux propriétaires de vaisseaux et restreindraient d'une manière indue et peu désirable la liberté du commerce et de la concurrence sur les voies d'eau qui devraient rester libres à tous; et le président de cette chambre est autorisé à faire part de cette conclusion au gouvernement fédéral par télégraphe.

Le télégramme qui a été expédié se lit comme suit:—

"SARNIA, ONT., 18 mai 1917.

"M. ROBIDOUX, greffier du comité des chemins de fer,
Chambre des communes, Ottawa.

"M. Armstrong, député de Lambton-Est, a écrit à notre chambre, en date du douze mai, relativement à l'insertion dans le bill codifiant la loi des chemins de fer de l'article 358, intitulé "Transport par eau", et a demandé à notre chambre de communiquer avec vous si elle avait l'intention d'appuyer cette clause. Nous avons l'honneur de vous annoncer que nous avons discuté la question, à une assemblée générale, hier soir, et que nous avons adopté à l'unanimité une résolution à l'effet de communiquer avec vous et de vous avertir de ceci: De l'avis de notre chambre, il ne serait pas dans les meilleurs intérêts du Canada ni de notre communauté d'adopter toute loi qui pourrait arrêter la construction des vaisseaux, décourager les propriétaires ou constituer un obstacle ou une modification aux circonstances qui ont jusqu'ici entouré le commerce libre et non molesté des vaisseaux, soit sur les grandes voies d'eau intérieures du Canada ou sur la haute mer, grands chemins de la nature ouverts et libres à tous ceux qui veulent s'en servir.

"Chambre de commerce de Sarnia,

"J. L. BUCHAN,
"*Président.*"

Si votre chambre a étudié ou se propose d'étudier cette question et peut appuyer la décision à laquelle nous en sommes arrivés, nous serons heureux que vous preniez une initiative semblable et que vous communiquiez, par télégraphe, avec M. Robidoux, greffier du comité des chemins de fer, Chambre des communes, car la question sera soumise au gouvernement fédéral mardi prochain, le 22 mai.

J. L. BUCHAN,
Président.

BAIRD & BOTTERELL,
COURTIERS DE BOURSE, D'OBLIGATIONS ET DE GRAIN,
WINNIPEG, 17 mai 1917.

M. ROY WOLVIN,
"Montreal Transportation Co.",
Montréal, Qué.

CHER MONSIEUR,—Nous avons appris que le comité des bills privés, à Ottawa, était à étudier l'idée de placer sous le contrôle de la Commission des chemins de fer tous les vaisseaux canadiens des Grands lacs qui transportent des marchandises entre les ports inférieurs et les ports supérieurs des lacs.

Toute telle action, croyons-nous, tendrait, d'une façon marquée, à restreindre la construction de nouveaux vaisseaux.

Nous savons qu'on a enlevé un bon nombre de vaisseaux des Grands lacs pour les utiliser dans le transport maritime aux fins de la guerre. Probablement que la plupart de ces vaisseaux ne reviendront pas. Or, plus il y aura de vaisseaux sur les lacs supérieurs, plus les taux seront favorables, puisque l'augmentation des vaisseaux canadiens forcera les concurrents américains à donner des taux raisonnables et équitables.

Notre gouvernement a dépensé beaucoup d'argent pour construire et agrandir les canaux canadiens et pour faciliter le transport du grain canadien, surtout par les routes canadiennes.

L'Ouest canadien, aujourd'hui, à mon avis, augmente rapidement sa production de grain et continuera de l'augmenter d'ici un certain temps. Plus nous aurons de vaisseaux canadiens sur les lacs, plus ce sera avantageux pour le mouvement du grain et sa sortie du pays. Je crains que l'Ouest canadien ne développe sa production de grain beaucoup plus vite que l'on ne développera les chenaux canadiens. Par conséquent, tout ce qui pourrait être considéré comme de nature à décourager le placement des capitaux dans la construction de nouveaux vaisseaux, serait, je crois, contraire au bien commun, et j'ai confiance que par ce bill qu'on est à étudier à Ottawa, on ne fera rien qui puisse nuire à l'accroissement du nombre des vaisseaux sur les lacs supérieurs.

Vos tout dévoués,

BAIRD & BOTTERELL,
Par H. N. BAIRD.

E. R. WAYLAND & CO.,
GRAIN,
WINNIPEG, MAN., 17 mai 1917.

M. R. M. WOLFIN,
S/d. "The Montreal Transportation Co.",
Montréal, Qué.

CHER MONSIEUR,—Nous comprenons que les membres du comité des bills privés, à Ottawa, sont à étudier un bill qui décrète la mise des vaisseaux du Canada, sous le contrôle de la Commission des chemins de fer.

Nous avons étudié cette question, et vraiment nous ne pensons pas qu'une telle mesure soit dans l'intérêt du pays. Pour faciliter le développement d'un jeune pays comme le nôtre, il faut faire en sorte que les circonstances soient attrayantes pour le placement des capitaux. Dans les conditions actuelles, le tonnage s'augmente sans cesse, sur nos lacs, par la construction de nouveaux vaisseaux qui sont certainement nécessaires, mais si l'on adopte une nouvelle législation pour placer les vaisseaux des lacs sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, les capitalistes, à notre avis, ne jugeront pas prudent de faire des placements dans la construction de nouveaux vaisseaux. En outre, nous croyons nécessaire que la flotte des lacs s'augmente continuellement, parce que, sans doute, plus le temps marchera, plus les récoltes de l'Ouest augmenteront de volume; et s'il en est ainsi, nous aurons certainement besoin d'un plus grand nombre de vaisseaux sur les lacs. Il nous semble donc que l'adoption d'une disposition comme celle qu'on a en vue serait nuisible au pays en général.

Bien à vous,

E. R. WAYLAND & CO.

PARISH & HEIMBECKER,
EXPÉDITEURS ET EXPORTATEURS DE GRAIN,
WINNIPEG, CANADA, 17 mai 1917.

R. M. WOLVIN,
S/d. la "Montreal Transportation Co.",
Montréal, P.Q.

CHER ROY,—Nous apprenons que le comité des Bills Privés, à Ottawa, est à étudier un bill dont l'effet serait de mettre tous les vaisseaux du Canada sous le contrôle de la Commission des chemins de fer du Canada. Comme expéditeur, je ne crois pas que cela soit dans l'intérêt du pays, puisque cela permettrait aux vaisseaux américains d'accaparer le transport au profit de leur pays. Je vous envoie copie d'une lettre écrite à M. Robb, aujourl'hui. Vous pourriez lui expliquer les autres nombreuses raisons pour lesquelles il ne serait pas bon de faire un changement.

Bien à vous,

NORMAN HEIMBECKER.

HN/M.

17 mai 1917.

M. JAS. A. ROBB,
Valleyfield, Qué.

CHER MONSIEUR ROBB,—On nous informe que le comité des bills privés, à Ottawa, est à étudier le bill 358, lequel décrète la mise de tous les vaisseaux du Canada sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, ce qui affecterait les vaisseaux transportant des cargaisons entre les ports canadiens. Maintenant, les navires marchands n'ont jamais été sous le contrôle de la Commission du commerce entre Etats et ne le sont pas encore. En mettant les vaisseaux canadiens sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, on restreindrait la concurrence sur les Grands lacs et l'on ferait hésiter les propriétaires à construire de nouveaux navires. Nous savons qu'il reste très peu de vaisseaux au commerce des lacs, et personne ne serait porté à placer de l'argent dans un bâtiment dont il n'aurait pas le contrôle. Si les vaisseaux canadiens étaient mis sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, la Commission établirait sans doute des taux, de temps en temps, et les vaisseaux américains s'empareraient du commerce. On sait que les taux varient comme le marché, puisqu'il s'agit d'une question d'offre et de demande. Nous avons écrit à M. Wolvin qui est

actuellement dans l'ouest. Il peut vous expliquer plusieurs autres raisons pour lesquelles un tel changement serait une erreur. Nous pourrions ajouter que nous ne sommes intéressés dans aucun vaisseau.

Bien à vous,

PARRISH & HEIMBECKER.
Par W. P.

GOODERHAM, MELADY & COMPANY, LIMITED,
COMMISSAIRES ET MARCHANDS DE GRAIN.
WINNIPEG, MAN., 17 mai 1917.

M. R. M. WOLVIN,
S/d. la "Montreal Transportation Company",
Montréal, Qué.

CHER MONSIEUR,—Nous apprenons que le comité des bills privés est à étudier le bill n° 358, lequel stipule que tous les vaisseaux du Canada doivent être placés sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, ce qui, à notre avis, signifie que la Commission sera autorisée à s'occuper des marchandises transportées par bateaux entre les ports canadiens.

Nous avons étudié la question très sérieusement et nous sommes d'avis qu'une telle mesure ne serait pas à l'avantage du commerce des grains ni du pays en général, car elle équivaudrait à une distinction au désavantage des bateaux canadiens qui sont en concurrence avec les navires américains entre les ports canadiens et les ports américains.

Nous protestons donc énergiquement contre l'idée de donner une autorité quelconque à la Commission des chemins de fer sur les taux des vaisseaux canadiens, et nous vous demandons de produire notre protêt en conséquence.

Vos tout dévoués,

GOODERHAM, MELADY & COMPANY, LTD.,
Par H. E. SEVERS.

M. R. M. WOLVIN,
S/d. la "Montreal Transportation Co.",
N° 14 Place Royale, Montréal, P.Q.

CHER MONSIEUR,—On nous a averti que le comité des bills privés, à Ottawa, est à étudier le bill n° 358 par lequel on mettrait sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, tous les bâtiments du Canada que ce comité jugera apportun de mettre, y compris les bâtiments transportant des marchandises entre les ports canadiens.

A notre avis, ce serait une grande erreur et nous croyons nécessaire et urgent qu'une démarche commune soit faite de la part de branches d'affaires concernées pour empêcher l'adoption de cette loi.

Cette loi supprimerait pratiquement la concurrence sur les lacs, pour ce qui est du mouvement du grain par eau entre les ports des lacs canadiens. Vu que le grand nombre des bateaux à marchandises, du côté américain, n'a jamais été placé sous le contrôle de la Commission du commerce entre Etats, cela donnerait un immense avantage aux vaisseaux américains sur les vaisseaux canadiens, sur les lacs. Sans doute, si les vaisseaux canadiens étaient placés sous le contrôle de la Commission des chemins de fer du Canada, cette commission établirait des taux définis.

Cela permettrait aux vaisseaux américains de réduire leurs taux pour accaparer toutes les affaires, parce qu'il ne faut qu'une fraction de sou par boisseau pour détourner des consignations de grain considérables d'une route à l'autre, et si la route amé-

ricaine offrait un demi-sou meilleur marché que la route canadienne, le trafic s'en irait par les ports américains.

Il y aurait vraiment une grave injustice là-dedans pour le propriétaire de vaisseaux canadiens. La Commission établirait des taux fixes, et tandis qu'il serait impossible aux vaisseaux canadiens de réduire leurs taux pour soutenir la concurrence, il leur serait également impossible d'augmenter leurs taux pour profiter de la situation lorsque les expéditeurs de grain seraient disposés à payer de plus hauts prix.

Par conséquent, les vaisseaux américains pourraient avoir la haute main sur le transport lorsque les taux seraient bas et avoir tout avantage lorsque les taux monteraient. Une telle situation découragerait la construction des bâtiments et l'enregistrement des vaisseaux comme vaisseaux canadiens.

Nous espérons sincèrement que cette législation ne sera pas adoptée, car elle nuirait grandement aux propriétaires de vaisseaux canadiens et rien ne prouve qu'il y aurait avantage à l'adopter. Nous croyons qu'il faudrait faire toutes les démarches légitimes pour empêcher son adoption.

Bien à vous,

CANADA ATLANTIC GRAIN CO., LTD.,
MOSES COHEN, *président*.

CHATHAM, ONT., 21 mai 1917.

M. J. E. WALSH, Château Laurier, Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous désirons signaler à votre attention l'amendement qu'on se propose de faire à la Loi des chemins de fer, article 358, " Transport par eau ".

La compagnie *Dominion Sugar,* qui fait beaucoup de transport tant par chemin de fer que par eau, est opposée à cette combinaison. Nos principales raisons sont les suivantes:

Placer les vaisseaux canadiens sous le contrôle de la Commisison, ce serait faire fixer des taux pour le transport des marchandises par eau et établir une différence d'avec les taux des chemins de fer, suivant la classification; par exemple, le taux du transport par chemin de fer, de Chatham, Ont., à Winnipeg, est le même que celui de Montréal à Winnipeg, bien que Chatham soit à 500 milles plus proche de Winnipeg que Montréal.

Quand les vaisseaux pourront venir à Chatham, nous devrons être favorisés d'un taux réduit d'au moins 15 sous par 100 pour le transport par eau jusqu'à Port-Arthur et de là à Winnipeg par chemin de fer. Mais si les tarifs de transport des compagnies de navigation sont placés sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, le taux de transport par eau à partir de Montréal sera le même que celui qui s'appliquera à Chatham, bien que vous puissiez voir d'un coup d'œil, combien le voyage de Monréal à Port-Arthur sera long, pour un vaisseau, comparativement au trajet qu'il y aura à faire en partant de par ici. Cette situation pèserait non seulement sur les marchandises que nous fabriquons nous-mêmes, mais aussi sur toutes les autres.

Tandis que les taux de transport canadiens seraient fixés par la Commission des chemins de fer, pour ce qui est des vaisseaux canadiens, les vaisseaux des Etats-Unis ne seraient pas contrôlés ainsi. Cela, croyons-nous, aurait pour effet de faire accaparer par les vaisseaux américains une grande quantité du commerce des vaisseaux canadiens, car ceux-là seraient en état, lorsque la concurrence serait active, de baisser leurs taux, tandis que la chose serait un délit criminel, sous le régime de la Commission des chemins de fer.

Il nous semble aussi que, dans le cas où l'on résoudrait les difficultés mentionnées plus haut, il serait impossible d'établir des taux de fret pour tous les vapeurs, vu la différence de catégorie des bateaux basée sur les dimensions et la facilité à transporter les marchandises. Un petit bateau viendrait à Chatham et à Wallaceburg,

sur promesse d'une cargaison complète, à meilleur marché qu'un gros bateau, et dans certains cas où des vapeurs, pour diverses raisons, pourraient transporter une cargaison à un prix peu élevé, d'autres perdraient de l'argent dans les mêmes conditions.

Aussi nous considérons qu'il ne serait dans l'intérêt ni du Canada ni de cette communauté d'adopter une législation qui placerait les vaisseaux sous le contrôle de l'Etat.

Bien à vous,

La "DOMINION SUGAR CO., LIMITED,"
MOSES COHEN, *président.*
C. H. HUVNSIR, *sec.-trés.*

CHH/B.

KINGSTON, ONT., 21 mai 1917.

Greffier de la Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—On a attiré notre attention sur le bill 358, et après l'avoir examiné soigneusement, nous sommes d'avis que le bill découragerait le placement des capitaux dans la construction de nouveaux vaisseaux de lacs, et outre que cela nuirait à l'industrie de la construction des bâtiments, nous croyons que cela serait préjudiciable aux intérêts du Canada.

Mais nous espérons que le projet tel que rédigé ne sera pas adopté.

Bien à vous,

KINGSTON SHIPBUILDING CO., LIMITED,
Par J. F. MCMILLAN.

PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 23 mai 1917.

Le comité se réunit à 11 heures a.m.

M. J. A. RITCHIE comparaît au nom de la Fédération des Compagnies des Assurances-incendie de tout le Canada.

M. W. H. CURLE comparaît pour le Pacifique-Canadien.

M. F. H. CHRYSLER, C.R., et M. W. C. CHISHOLM, pour le Grand-Tronc.

Le PRÉSIDENT: Les experts des chemins de fer sont ici, ce matin, et nous allons aborder l'article 302. Nous avons réservé cette journée pour les représentants des chemins de fer. Qui désirez-vous appeler le premier, M. Chrysler?

M. CHRYSLER: Je demanderais à M. W. D. Robb, surintendant du mouvement des trains du Grand-Tronc, de faire une déclaration.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions l'article 302.

M. CHRYSLER: Cet article, si je comprends bien, a été proposé par la fraternité.

M. JOHNSTON: Les fraternités proposent qu'on ajoute à l'article 302 les mots suivants:—

> "Chaque locomotive doit être munie permanemment d'un cendrier qui puisse se basculer ou se vider sans qu'un employé soit obligé d'aller sous ladite locomotive."

On propose d'ajouter cette clause à l'article 302, bien qu'elle puisse s'ajouter à un autre endroit si cela convient mieux.

M. CHRYSLER: C'est imprimé à la partie 5 de nos procès-verbaux. Pour épargner du temps, il n'est pas nécessaire d'interroger M. Robb sur ce point. Nous avons très peu à dire à ce sujet, mais M. Robb, qui est ici, peut donner tous les renseignements que le comité désire sur cette proposition. Les compagnies disent que ce règlement est en vigueur aujourd'hui, que chaque locomotive doit être munie d'un cendrier qui puisse se basculer ou se vider sans qu'un employé ait besoin d'aller sous la locomotive. La Commission a rendu une ordonnance, il y a quelques années, et M. Robb dit qu'elle est en vigueur, qu'elle est observée et que l'on ne s'y oppose pas. Notre seule raison de nous y opposer c'est qu'elle ajoute à la loi des chemins de fer un article qui se trouve déjà compris dans le pouvoir général accordé à la Commission de faire des règlements concernant l'équipement. Je vais poser quelques questions à M. Robb. Que dites-vous de la manière dont votre compagnie observe ce règlement?

M. ROBB: Eh bien, nous observons le règlement, et si à un moment quelconque nous nous en écartons parce que certains accessoires cessent d'être en ordre, les inspecteurs de chemins de fer en parlent aux inspecteurs des têtes de lignes et la question est soumise à la Commission.

M. CHRYSLER: Y a-t-il des locomotives qui n'ont pas cet équipement?

M. ROBB: Non, aucune, il y a certains dispositifs sur les grosses locomotives qui peuvent se basculer, et sur les petites locomotives il y a un soufflet qui a le même but et qui peut fonctionner sans qu'un homme aille sous la locomotive.

M. CHRYSLER: Je propose qu'on mette cette déclaration dans la preuve et je laisse le comité décider de la question. Nous n'avons pas d'objection à cette disposition, mais nous disons qu'elle y est déjà. Puis, il y a une proposition des employés concernant l'inspection qui n'est pas dans le bill. Elle est au n° 5 des procès-verbaux du comité, page 72, concernant l'inspection des locomotives. Sans doute, les hommes

n'ont pas demandé à tout prix que cela soit mis dans le bill. J'ai peine à croire que le gouvernement consentirait à mettre cette clause dans le bill sans la considérer, mais le système est déjà en vigueur en vertu des règlements concernant l'équipement des locomotives. Voulez-vous nous dire, monsieur Robb, quelle est actuellement la coutume au sujet de l'inspection des locomotives?

M. ROBB: Les locomotives sont inspectées par les mécaniciens et par le personnel de l'usine. A part cela, la Commission des chemins de fer a son inspecteur qui examine ces locomotives, et si les règlements concernant les ateliers de chaudronnerie, édictés il y a quelques années par la Commission des chemins de fer, concernaient l'inspection des chaudières, on a étendu le domaine de cette inspection, et bien qu'il n'y ait pas d'ordonnance à cet effet, on inspecte toute la locomotive, comme il est demandé dans l'article en question, lorsqu'elle arrive à une tête de ligne. On ne limite pas l'inspection aux chaudières. On examine toute la locomotive et l'on s'occupe de toutes les irrégularités et de tout ce que l'on remarque, tout comme si on en avait l'ordre. C'est la règle d'inspecter ces locomotives en totalité.

M. CHRYSLER: A la page 72 des procès-verbaux du comité, il y a un projet de loi concernant l'inspection.

M. MACDONELL: Parlez-vous de l'article 302-B?

M. JOHNSTON: Oui, page 72 du rapport n° 5.

M. CHRYSLER: Il est marqué 302-B. M. Robb va répondre à toutes questions que le comité voudra lui poser, quand j'aurai fini de l'interroger. Mais nous pensons tout simplement que cet article est inutile. D'après la disposition générale à laquelle j'arrive dans un instant, n° 289, la Commission a le pouvoir de faire des ordonnances concernant l'inspection des locomotives, mais je demanderai à M. Robb, ce qui en est de l'inspection des locomotives par les compagnies.

M. ROBB: L'inspection des locomotives par les compagnies se fait comme ceci: les mécaniciens inspectent leur locomotive aux différentes têtes de lignes, sur la route, lorsqu'ils en ont le temps et lorsqu'ils arrivent au terminus, ils livrent leur locomotive. Avant de laisser leur locomotive, ils en font une inspection générale—c'est-à-dire de la partie qu'ils peuvent voir. Les autres parties de la locomotive—si c'est une locomotive moderne—ne peuvent pas être maniées par les mécaniciens à moins que ce ne soit au-dessus d'une fosse, et elle n'est pas toujours au-dessus d'une fosse. Le mécanicien n'inspecte la locomotive qu'à l'extérieur—d'après une entente conclue entre les mécaniciens et la compagnie. Ils font une inspection générale et après cela le dessous de la locomotive est examiné par l'inspecteur de la compagnie, lorsqu'elle arrive au terminus avant qu'on s'en serve de nouveau.

M. CHRYSLER: Quelle est la nature de l'inspection que fait la Commission? Comment se fait-elle?

M. ROBB: Eh bien, la Commission a ses inspecteurs qui ont chacun un certain district et qui visitent nos têtes de lignes de temps à autre. Elle n'a pas d'inspecteurs qui restent sur les lieux tout le temps. Ils viennent inspecter les têtes de lignes inopinément. L'inspecteur examine toutes les locomotives qui se trouvent à la tête de ligne. Il inspecte toutes les parties qu'il veut, et lorsqu'il trouve des défauts, il les signale immédiatement à l'homme qui est responsable des locomotives pour qu'il les corrige, ce dont notre mécanicien et notre inspecteur doivent faire rapport. Au surplus, il fait un rapport à la Commission, indiquant le nombre de points sur lesquels l'inspecteur a trouvé la compagnie en faute, et la Commission me transmet ce rapport directement. Alors je l'examine avec le mécanicien en chef pour que les remèdes soient appliqués s'ils ne l'ont pas déjà été.

M. MACDONELL: Cette inspection de la Commission a-t-elle lieu à chaque tête de ligne du Canada?

M. ROBB: Oui, à chacune.

M. JOHNSTON: Les inspecteurs viennent sans avis?

M. ROBB: Oui.

M. MACDONELL: Quelle est la raison de n'en pas faire un règlement?

M. GREEN: Quelle est la raison de n'en pas faire une disposition de la loi?

M. ROBB: Cela exigerait beaucoup de frais additionnels de la part de la compagnie, parce qu'outre la nomination des inspecteurs, il y aurait la tâche de rédiger un lot de rapports que nous n'avons pas à faire à l'heure actuelle, et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire les rapports à la Commission?

M. ROBB: Oui, les rapports à la Commission et les rapports qu'il nous faut faire nous-mêmes, les formules que nous avons à remplir, etc.

M. GREEN: L'inspection ne serait-elle pas beaucoup plus complète?

M. ROBB: Il y en aurait certainement beaucoup plus, c'est vrai. Il y en aurait beaucoup plus, et pour surveiller l'affaire avec plus de soin il faudrait que les compagnies nomment des inspecteurs additionnels.

M. NESBITT: Quand l'inspecteur de la Commission va dans vos rotondes, n'examine-t-il pas toutes les locomotives qui s'y trouvent?

M. ROBB: Oui, généralement. Il examine les locomotives en dedans et en dehors, il les inspecte partout.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'objection spéciale à l'adoption de l'amendement?

M. CHRYSLER: Notre objection à des choses de ce genre, ce n'est pas que vous donnez plus de pouvoirs à la Commission, mais nous n'aimons pas cette surveillance exigée à la fois par une loi du Parlement et par la Commission. Par exemple, si la Commission ne fait pas une chose, vous adoptez un amendement pour édicter que la Commission doit la faire. Lorsqu'une chose est déjà entre les mains de la Commission, nous pensons qu'il ne devrait pas y avoir de législation additionnelle concernant le même rouage et les mêmes pouvoirs. Actuellement, si la Commission trouve qu'il y a des erreurs dans les règlements, elle les corrige. Si le Parlement fait une erreur dans ses stipulations, cette erreur n'est pas aussi facile à corriger; il faut du temps, en tout cas pour la prouver. C'est là une objection de principe. Nous ne la faisons pas à cause de cette question en particulier parce que nous croyons qu'elle est déjà réglée ou déjà entre les mains de la Commission.

M. NESBITT: M. Robb dit que le mécanicien, en entrant avec sa locomotive, a le droit de l'inspecter. Supposons qu'il trouve quelque chose de défectueux, qu'est-ce qu'on fait?

M. ROBB: Alors le mécanicien va au bureau où il signale la chose dans un livre de rapports réservé à cet usage.

M. CHRYSLER: C'est le devoir du mécanicien de faire cela?

M. NESBITT: Il faut alors absolument que la compagnie répare le défaut trouvé avant d'envoyer un autre homme avec cette locomotive?

M. ROBB: Oui, le mécanicien qui fait la découverte indique dans le livre les réparations qu'il y a à faire. La compagnie est censée faire ces réparations avant que la locomotive ne sorte de nouveau.

M. NESBITT: Si la compagnie ne fait pas les réparations, le mécanicien a-t-il le droit de refuser de sortir de nouveau avec cette locomotive?

M. ROBB: Non, il n'a pas le droit de refuser, tout dépend de l'ouvrage qu'il y a à faire. S'il faisait rapport, en arrivant, qu'une des roues motrices est partie, il aurait le droit de refuser de sortir avec cette locomotive, et on ne lui demanderait pas de le faire. Mais s'il disait qu'il veut que le tiroir du piston soit examiné parce qu'il cogne, et si, l'ayant examiné, on trouvait qu'il cogne très peu, la locomotive sortirait tout de même, parce que, pour faire cette réparation, il faudrait mettre la locomotive sur le chantier et lui enlever les roues, tandis que la locomotive pourrait circuler encore deux ou trois semaines avant qu'il soit nécessaire de faire ce travail, le cognage de la roue étant très léger. Il y a différentes sortes de travaux à faire sur les locomotives. Les roues du tender peuvent quelque fois s'exhausser en boudin. Alors le contremaître les examine. C'est un homme compétent et il dit: "Cette roue ira bien pour un autre voyage ou deux. Continuez et faites votre voyage." Dans ce cas-là le mécanicien ne songerait pas à refuser de sortir la locomotive.

M. NESBITT: Alors, cela dépend de la nature de la défectuosité?

M. ROBB: Absolument, c'est la nature de la défectuosité sur la locomotive...

M. NESBITT: Qui lui fera juger s'il doit sortir ou non la locomotive?

M. ROBB: Oui. Un autre employé peut se présenter disant: "Ma pièce centrale a besoin d'être alignée." Le contremaître l'examine et dit, " C'est très peu de chose, il n'y a qu'un seizième de pouce. Faites encore deux autres voyages jusqu'à ce que vous ayez un huitième de pouce. Vous pouvez faire encore deux voyages avec cette locomotive." Dans ce cas-là encore le mécanicien consentirait à sortir la locomotive et n'hésiterait pas à le faire.

M. CARVELL: Supposez que l'amendement projeté devienne loi, en quoi les conditions que vous venez de décrire seront-elles changées?

M. ROBB: Cet amendement n'imposerait qu'une dépense additionnelle à la compagnie en l'obligeant de nommer un plus grand nombre d'inspecteurs.

M. CARVELL: Ce n'est pas là le point. Prenez l'exemple que vous avez donné pour l'alignement de la pièce centrale. Ce que vous avez dit ne s'appliquerait pas à cela.

M. ROBB: Mais les inspecteurs de la Commission doivent faire l'inspection des travaux qui se font sur toutes les locomotives tout aussi bien que les inspecteurs de la compagnie de chemin de fer, et ils font leurs rapports de temps à autres.

M. SINCLAIR: Cette nomination projetée d'inspecteurs officiels est une nouvelle suggestion, n'est-ce pas?

M. ROBB: Oui, c'est une chose toute nouvelle en Canada. Il s'agit d'une inspection du dehors, et tout ce qui s'en suit, de la locomotive, quoique je doive dire que la Commission des chemins de fer a aujourd'hui un tel règlement en vigueur.

M. SINCLAIR: Est-ce que les inspecteurs de la Commission font cette inspection?

M. ROBB: Oui, ils constituent une partie du personnel de la Commission et leur inspection n'est pas limitée à aucune pièce de la locomotive en particulier.

M. SINCLAIR: La Commission a-t-elle son propre personnel d'inspecteurs?

M. ROBB: Oui, son propre personnel d'inspecteurs.

M. SINCLAIR: D'après ce projet-ci, il faudra 30 différents inspecteurs. Combien y en a-t-il dans le moment?

M. ROBB: Je ne sais pas combien la Commission en a, mais il y a des inspecteurs qui font l'inspection sur toutes les lignes dans certains districts.

M. SINCLAIR: Comment ces inspecteurs sont-ils payés?

M. ROBB: Ils sont payés par la Commission et font partie de son personnel, et comme je l'ai dit déjà, leur inspection n'est pas limitée à la chaudière ou à aucune pièce de la locomotive. Ils font l'inspection de toutes les parties de la locomotive et en font rapport, et ils attirent l'attention de la Commission ou celle de la compagnie de chemin de fer sur la condition de la locomotive.

M. MACDONELL: Est-ce que les inspecteurs de la Commission font l'inspection du matériel roulant tout aussi bien que celle des locomotives?

M. ROBB: Tout le matériel roulant est examiné.

M. MACDONELL: Ce que j'ai à l'esprit est ceci: l'on nous demande ici de faire un amendement très important à la Loi des chemins de fer avec apparemment beaucoup de bonnes raisons à l'appui, mais il me semble que si nous sommes pour établir une nouvelle division de la Commission des chemins de fer, ce nouveau personnel devrait servir aussi à d'autre chose qu'à faire l'inspection des locomotives. Si une inspection est jugée utile pour les locomotives, elle sera également utile pour toute autre partie de l'équipement et du matériel roulant. Nous pouvons tous les ans être requis de pourvoir à l'inspection de matériel roulant nouveau et je pense réellement, puisque nous en sommes à cette question, que nous ferons bien de la régler de manière à ce que la Commission fasse faire une inspection complète de tout le matériel roulant.

M. CHRYSLER, C.R.: Tout cela se fait maintenant.

M. MACDONELL: C'est à cela que je veux en venir.

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous, M. Robb, que cette inspection a lieu?

M. ROBB: Oui, monsieur, cette inspection se fait.

M. CHRYSLER, C.R.: L'inspection du matériel roulant forme une partie des devoirs des officiers de la Commission. Sous l'autorité de l'alinéa (*g*) de l'article 287, la Commission peut rendre des ordonnances et édicter des règlements, " concernant le matériel roulant, les appareils, garde-bestiaux, dispositifs, signaux, méthodes, procédés, structures et ouvrages ".

M. MACDONELL: Mais cet article que nous étudions, ne concerne exclusivement que l'inspection des locomotives.

Le PRÉSIDENT: M. Blair, l'aviseur légal de la Commission des chemins de fer, devrait être en état de nous dire si cette inspection que l'on demande ne se fait réellement pas aujourd'hui. Ne serait-il pas sage d'avoir son opinion?

M. CHRYSLER, C.R.: Si je comprends bien, quand un mécanicien arrive il examine sa locomotive?

M. ROBB: Oui, monsieur.

M. CHRYSLER, C.R.: S'il trouve quelque chose de défectueux, est-ce que l'on s'occupe de ce qu'il dit?

M. ROBB: Oui, monsieur.

M. CHRYSLER, C.R.: Toujours?

M. ROBB: Non, je ne dirai pas toujours.

M. CHRYSLER, C.R.: Qui est le meilleur juge de cela?

M. ROBB: Le contremaître en charge de la tête de ligne.

M. CHRYSLER, C.R.: Il n'a pas à sortir avec la locomotive?

M. ROBB: C'est vrai, mais il connaît les réparations qu'il faut faire.

M. CHRYSLER, C.R.: Il peut s'agir seulement d'un défaut léger, mais le mécanicien peut dire que la chose est plus sérieuse.

M. ROBB: Nous avons 1,500 mécaniciens qui ont une connaissance intime des locomotives qu'ils conduisent. Si l'on avait jamais pensé que la compagnie laissait sortir des locomotives dans une mauvaise condition, ne croyez-vous pas que j'aurais reçu quelque plainte de ces hommes?

M. CHRYSLER, C.R.: Je le crois.

M. ROBB: Il ne m'a pas été encore donné de recevoir une plainte personnelle d'aucun de ces mécaniciens que les réparations demandées n'avaient pas été faites. Si le mécanicien connaît son affaire, il connaît la condition de la locomotive tout aussi bien que le contremaître et il sait si la locomotive doit sortir ou non. Ce n'est pas toujours celui qui fait le rapport qu'une locomotive a une certaine défectuosité qui est le premier à sortir avec, c'est quelquefois un autre. Cependant, cet homme saura aussi quelles réparations il faut faire, et quand il se rend à la locomotive il sait aussi vite que cela (montrant par un geste) s'il doit sortir ou s'il ne doit pas sortir. S'il croit ne devoir pas sortir, il fait rapport au contremaître et si ce dernier est d'accord les réparations nécessaires sont faites. Puis, s'il croit qu'il est en sûreté, la locomotive sort.

M. CHRYSLER, C.R.: Est-ce que le mécanicien qui a été le premier à faire rapport est le premier à sortir avec la locomotive?

M. ROBB: Il peut ne pas la voir du tout avant son départ pour un autre voyage, il peut être à dormir chez lui.

M. CHRYSLER, C.R.: Et un autre homme peut sortir avec la locomotive?

M. ROBB: Oui. Il voit l'ouvrage qui aurait dû être fait. Il saute dans la locomotive et juge rapidement s'il y a quelques défauts, ce qu'ils ont de grave, et si la locomotive peut faire un autre voyage ou non.

M. MACDONELL: Vous dites que l'inspection de la locomotive comprend l'inspection de la chaudière?

M. ROBB: Oui, pour toutes les parties qui sont visibles.

M. MACDONELL: Maintenant, supposons que nous adoptions la loi demandée ici, l'inspection par la Commission comprendra l'inspection de la chaudière de la locomotive.

M. Robb: Il est déjà pourvu à l'inspection de la chaudière.

M. Macdonell: Voulez-vous dire que la disposition demandée ici, si elle est adoptée, comprend l'inspection de la chaudière?

M. Robb: Tel que je le comprends, cela comprend l'inspection de la locomotive. L'inspection de la chaudière est déjà exigée par la Commission.

M. Nesbitt: Comme question de fait, bien que l'inspection de la chaudière soit exigée par la Commission, cette inspection s'étend aussi à toutes les pièces de la locomotive.

M. Robb: La chose ne fait aucun doute. Si l'ordonnance demandée ici devenait en vigueur et que des inspecteurs seraient nommés pour faire l'inspection des locomotives, il n'y a aucun doute qu'ils feraient rapport sur la condition de la chaudière tout comme de la condition de la locomotive, malgré que l'inspection de la chaudière fasse déjà l'objet de certains règlements. En faisant l'inspection d'une locomotive les inspecteurs s'occuperont tout aussi bien de la chaudière que de n'importe quelle autre partie de la locomotive.

M. Carvell: Dans les présentes circonstances, si l'un des inspecteurs faisait rapport qu'il y aurait quelque défectuosité sur une locomotive, est-ce que vous sortiriez la machine et répareriez le défaut?

M. Robb: Oui, dans quelques cas. Les inspecteurs ont aujourd'hui le pouvoir d'arrêter une locomotive de circuler et ils l'empêchent de circuler. Ils ont le pouvoir de s'introduire dans une tête de ligne et de dire, "Cette locomotive a une certaine défectuosité." Le contremaître peut répondre "Je pense qu'elle peut faire un autre voyage." En l'inspecteur peut ensuite dire, "Non, cette locomotive ne peut pas sortir." Dans ce cas-là nous ne pouvons pas faire sortir cette locomotive et nous ne le voudrions pas.

M. Carvell: En quoi la loi projetée va-t-elle plus loin que la présente loi?

M. Robb: Elle ne va pas plus loin que la présente loi, sauf que vous feriez nommer un plus grand nombre d'inspecteurs. C'est tout ce que j'y vois de nouveau. Autant que je puisse en juger, les nouveaux inspecteurs n'auraient pas plus de pouvoirs que les inspecteurs actuels.

Le Président: Est-ce que la nomination de plus d'inspecteurs est nécessaire?

M. Robb: Je ne le crois pas.

Le Président: Croyez-vous que les inspecteurs actuels font tout l'ouvrage?

M .Robb: Oui, monsieur, je le crois.

M. Carvell: Voulez-vous dire que cela soit vrai pour les autres chemins de fer?

M. Robb: Je dirai que cela est vrai pour tous les chemins de fer.

M. Sinclair: Ne pouvez-vous pas nous dire de combien le personnel des inspecteurs sera augmenté?

M. Robb: Je ne pourrais le faire pour les autres chemins de fer, mais je puis bien vous dire ce que cela signifiera pour notre compagnie.

M. Sinclair: Quelle en sera la conséquence, pour vous?

M. Robb: Cela représentera une dépense additionnelle d'environ $70,000 par année, pour permettre à la compagnie du Grand-Tronc de faire face à la situation.

M. Sinclair: Mais ces inspecteurs sont payés par la Commission.

M. Robb: La compagnie est obligée de nommer aussi plus d'inspecteurs. Cela nécessitera encore la préparation de nombreuses formules nouvelles.

M. Sinclair: Vous dites que si la Commission augmentait le nombre des inspecteurs, vous seriez obligés d'augmenter aussi le nombre des vôtres?

M. Robb: Oui, monsieur, et cela signifiera une dépense additionnelle de $70,000. La Commission aura besoin de beaucoup plus d'inspecteurs et ceux-ci visiteraient nos têtes de lignes beaucoup plus souvent. Il faudrait alors toutes ces nouvelles formules à remplir et il nous faudra avoir plus d'inspecteurs.

M. Carvell: Est-ce qu'il ne vous viendrait pas à l'esprit que vous pourriez économiser $70,000 de réparations?

M. ROBB: Je ne vois pas comment on économiserait ce montant. J'ignore si nous ferions plus que nous ne faisons actuellement. Il nous faut mettre en mouvement le trafic qui se présente.

Le PRÉSIDENT: Quel est l'autre article que vous désirez étudier, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: L'article 311, à la page 119. C'est là une suggestion venant des associations de chemins de fer et nous sommes d'accord quant aux représentations qui sont faites mais non quant à la construction de l'article. Qu'en dites-vous, M. Robb?

M. ROBB: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de placer un homme en arrière du tender pas plus qu'il en faudrait sur le chasse-pierre de la locomotive. Le mécanicien et le chauffeur peuvent regarder derrière et voir l'arrière du tender et s'apercevoir s'il y a une obstruction sur la voie, tout comme s'ils étaient à l'extrémité antérieure de la locomotive.

M. CHISHOLM, C.R.: Ma suggestion est de biffer les mots de la deuxième ligne de l'article 311, "avançant de la manière ordinaire." Le témoignage non contredit de tous les hommes de chemins de fer est qu'une locomotive qui avance avec le tender en avant donne autant d'avantage pour voir en avant que si elle avançait de la manière ordinaire. De sorte qu'en plus de biffer les mots qu'ils ont proposés, "ou du tender, s'il est en avant", si vous retranchez à la troisième ligne après le mot "locomotive" les mots "avançant de la manière ordinaire" cela répondrait au besoin. De sorte que cela voudrait dire que lorsqu'un train n'est pas précédé par une locomotive, il faudra qu'il y ait quelqu'un en avant.

M. JOHNSTON, C.R.: Cela semble raisonnable.

Article adopté tel qu'amendé.

M. CHRYSLER, C.R.: Je demanderai une question à M. Bowker. Quelle est votre position?

M. C. G. BOWKER: Surintendant général des lignes de l'est du Grand-Tronc.

M. CHRYSLER, C.R.: Si le comité veut regarder l'article 284, paragraphe 5, nous allons en disposer.

M. JOHNSTON, C.R.: Concernant la garniture?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui. M. Pope et les chemins de fer sont d'accord que ce paragraphe est inutile. M. Bowker vous dira, si le comité désire avoir quelque renseignement à ce sujet, que les cas sont très rares où la compagnie aimerait à ne pas mettre de garniture en hiver. Ce ne serait que dans les cas où la voie serait détruite et après quelque accident de cette nature, et les compagnies, si le comité y consent, n'ont pas d'objection à ce que le paragraphe 5 soit retranché.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est une suggestion qui venait de la fraternité.

Le PRÉSIDENT: C'était votre suggestion, M. Peltier?

M. PELTIER: Oui.

M. SCOTT, C.R.: M. Payne, du *New York Central,* m'apprend que sur leur ligne de chemin de fer, l'on considère qu'il est nécessaire d'enlever le cœur amovible dans les aiguilles, ou la garniture amovible dans les aiguilles pendant les mois d'hiver. Je lui en ai parlé en deux ou trois occasions et il semble certain de ce qu'il dit.

M. CHRYSLER, C.R.: J'oserais dire que M. Bowker pourrait nous donner des renseignements à ce sujet.

Le TÉMOIN: Au sujet du cœur ou de la tige de l'aiguille?

M. SCOTT, C.R.: De la tige de l'aiguille.

Le TÉMOIN: Nous n'avons jamais eu à faire cela avec la tige de l'aiguille. Je ne me souviens pas d'un seul cas où nous ayons eu à le faire. Je crois que nos conditions climatériques, en tant que la neige et la glace sont concernées, à Montréal, sont probablement les plus mauvaises que le *New York Central* ait jamais connues.

M. SCOTT, C.R.: Le *New York Central* fait le tour des Adirondacks et la compagnie dit que la ligne passe par ces endroits parce que si elle ne le faisait pas, elle ne pourrait pas tenir libre la voie où il lui faut passer et la conséquence serait que l'aiguille pourrait peut-être ne pas fonctionner ou il pourrait y avoir un déraillement. Si le chemin de fer Pacifique-Canadien n'éprouve pas la même difficulté sur leur ligne, il semble étrange que le *New York Central* ait à la subir, mais c'est là certainement la position dans laquelle se trouve le *New York Central.*

M. LAWRENCE: Cet article ne concerne pas du tout la tige de l'aiguille.

M. CARVELL: L'intention est d'empêcher un homme ou un animal de se prendre le pied dans le cœur.

M. SCOTT, C.R.: Il y a une tige ou garniture qui est introduite, qui est amovible, qui remplit l'espace entre le rail et l'aiguille et cela est amovible, et ce que l'on me dit c'est cette tige qu'il faut enlever pendant l'hiver sur le *New York Central.*

M. LAWRENCE: Cela n'a rien à voir avec ce paragraphe.

M. NESBITT: Est-ce qu'ils ont une garniture dans cette aiguille?

M. SCOTT, C.R.: Cette tige sert de garniture entre les rails à l'endroit où les rails convergent dans l'aiguille. Je crois que l'article s'applique à ce cas-là.

M. PELTIER: C'est comme un vieil arrache-bottes. Vous n'avez qu'à remplir l'espace juste assez pour empêcher un homme de se prendre le pied, et le contre-rail est disposé de façon à peu près semblable; il a quelque peu la forme d'un arrache-bottes et l'espace est rempli de manière à empêcher un homme d'y introduire le pied.

M. SCOTT, C.R.: Il me semble que ceci tombe sous l'effet de cet article, et s'il devient nécessaire d'enlever la garniture pendant l'hiver, comme l'on me dit que la chose est nécessaire sur notre ligne, alors le paragraphe 5 est nécessaire pour autoriser la Commission à émettre une telle ordonnance.

M. PELTIER: Si ce paragraphe était biffé et qu'il serait jugé dans l'intérêt public d'ordonner que cet espace soit rempli, la Commission pourrait le faire. Nous demandons simplement que cela soit retranché et que les aiguilles ne restent pas ouvertes. La Commission aura à cet égard toute l'autorité qu'elle a actuellement.

M. SCOTT, C.R.: Pensez-vous?

M. PELTIER: Oui.

M. SCOTT, C.R.: Le paragraphe 5 lui donne autorité de suspendre l'application de l'article. Si le paragraphe n'est plus là, assurément la Commission ne peut suspendre l'application de l'article.

M. PELTIER: Sous l'autorité de l'autre clause, la Commission a le pouvoir d'émettre toute ordonnance dans l'intérêt public ou pour la sécurité des employés.

Le paragraphe est retranché et l'article adopté.

Article 289, alinéas (h, i, j)—Exploitation et équipement-ordonnances et réglements de la Commission.

M. CHRYSLER, C.R.: Je désire dire quelques mots au sujet des alinéas (h, i, j), et surtout des alinéas (h, j). L'alinéa (i) est un ancien article déterminant le nombre d'hommes à employer sur les trains.

Le PRÉSIDENT: Je l'ai inscrit comme étant adopté.

M. CHRYSLER, C.R.: Nous nous objectons pas tant à l'alinéa (i) qu'au principe des alinéas (h) et (i) qui déterminent le nombre d'hommes à employer et la longueur des sections, et le nombre d'employés exigés. Nous prétendons que cela relève d'abord de l'administration générale de la compagnie, dont cette dernière est seule responsable; que c'est une chose à laquelle la Commission ne doit pas se mêler et une autre très forte raison qui comprend presque toutes les autres, c'est que ces matières sont généralement comprises dans des traités conclus avec les employés, les préposés à la voie, les mécaniciens sur les locomotives, les chauffeurs et les préposés aux trains.

M. Macdonell: La Commission pourait faire les mêmes arrangements.

M. Chrysler, C.R.: Elle le pourrait.

M. Macdonell: Ceci s'appliquerait dans les cas où elle ne le pourrait pas.

M. Nesbitt: Il n'est pas probable que la Commission dérangerait une entente quelconque entre la compagnie et ses employés relativement au nombre des heures et celui des hommes, mais si elle le faisait je ne vois aucun mal à maintenir l'alinéa. N'importe quelle commission prendrait le soin de se bien renseigner et n'interviendrait pas avec aucun traité.

M. Chrysler, C.R.: C'est-à-dire relativement au nombre des hommes.

M. Nesbitt: Oui.

M. Chrysler, C.R.: Cela est vrai pour l'alinéa (i). Il n'y a pas eu de très grande objection à cela dans la loi auparavant, et nous nous en sommes bien tirés, et nous le laisserons passer si le comité insiste, mais nous avons cette objection au principe de la chose. Au sujet de (h), je désire poser une question à M. Bowker.

M. Carvell: Avez-vous quelque objection à l'alinéa (i)?

M. Chrysler, C.R.: Je ne crois pas que cela en modifie l'effet.

Le Président: En tant que le comité est concerné, vous consentez à laisser passer l'alinéa (i)?

M. Chrysler, C.R.: Oui, mais je ne veux pas qu'en acceptant l'alinéa (i), l'on se serve de cela pour me faire accepter l'alinéa (h).

Le Président: Alors l'alinéa (i) est adopté?

M. Chrysler, C.R.: Quant à la longueur des sections que les employés de la compagnie sont obligés de tenir en bon état, quel régime suivez-vous pour l'entretien de la voie?

M. Bowker: Nous avons un nombre déterminé d'employés pour chaque section, ce nombre a un minimum mais pas de maximum. Le nombre d'hommes à employer sur une section de la voie, quelle que puisse être votre section, disons six milles de long, dépend entièrement de la condition de la voie. Il peut se faire qu'à un certain jour de l'année cette section exigera quatre ou cinq hommes et d'autres sections n'en exigeront pas plus que deux. Donc nous avons un nombre minimum d'employés; c'est-à-dire deux hommes sur les lignes principales et les lignes d'embranchement où il se fait beaucoup de trafic, et le contremaître et un homme en hiver.

M. Sinclair: Qu'est-ce qu'une section?

M. Bowker: Sur notre ligne principale à voie double une section a quatre milles de longueur, excepté dans les grandes villes comme Oshawa et Cornwall où il y a beaucoup de voies d'évitement à entretenir où la section est réduite. Sur notre ligne principale à voie simple, nos sections ont six milles de longueur, et je ne crois pas que ce soit là une chose qui peut se régler par toute autre personne qui n'est pas sur les lieux. Depuis le commencement de la guerre nous avons eu beaucoup de difficulté à garder nos employés sur les sections, surtout celles qui avoisinent les villes où des fabriques de munitions ont été établies et où différentes industries payaient une échelle élevée de salaires que les compagnies de chemins de fer ne pouvaient pas payer. Il en est résulté que l'effectif des cantonniers, dans ces sections, était au-dessous du minimum; mais nous avons envoyé des équipes supplémentaires, composées, disons, de quinze, vingt ou trente hommes, qui ont travaillé sur cette section entière et, l'ont, au bout de quelques jours, mise en parfait état. Lorsque ce travail a été effectué au printemps, il ne reste plus grand'chose à faire. C'est une condition à rencontrer sur les lieux mêmes et les hommes ne peuvent la rencontrer que sur les lieux. Personne n'a plus à cœur que les officiers d'un chemin de fer de maintenir la voie ferrée en parfait état de sécurité.

M. Nesbitt: Cela semble absolument vrai; mais quel tort cela peut-il faire d'autoriser la Commission des chemins de fer à intervenir lorsque la nécessité s'en fait sentir? Il n'y a pas lieu de croire qu'elle s'embarrasserait de s'immiscer dans votre administration s'il n'y avait pas de plainte.

Le TÉMOIN: C'est tout comme l'emploi d'un détective de l'agence Thiel pour surveiller un conducteur. Il lui faut découvrir quelque chose ou perdre sa situation. Si l'on accorde ce pouvoir à la Commission, elle interviendra. Je suis positivement d'avis que personne ne surveillera cette voie ferrée mieux que les officiers de chemins de fer peuvent et pourront le faire.

M. NESBITT: Si j'en crois mon expérience, je pense que l'homme en charge—j'oublie le nom que vous donnez à celui qui va et vient sur la voie—

M. BOWKER: Quelques-uns l'appellent surveillant, d'autres maître de la voie.

M. NESBITT: Si j'en crois mon expérience, je crois que les maîtres de la voie sont des hommes très capables qui examinent les travaux très minutieusement.

M. CHRYSLER, C.R.: Y a-t-il un contremaître des travaux de section?

M. BOWKER: Oui, sur chaque longueur de six milles de section, il est responsable de cette partie de la voie.

Le PRÉSIDENT: Vous pensez que la Commission pourrait intervenir dans l'exploitation?

M. BOWKER: Je crois que oui, en certain temps. Je crois que le cas a été soumis à la Commission il y a une couple d'années; il s'agissait de quelque perfectionnement de la section dans l'Ouest, j'ai oublié ce dont il s'agissait.

M. MACDONELL: N'y a-t-il pas eu des plaintes de portées de temps en temps—j'en ai entendu et j'en ai vu de publiées dans la presse—à propos du nombre insuffisant d'hommes qu'on employait sur une section ou sur des sections trop longues pour le nombre d'hommes employés?

M. BOWKER: J'ai lu quelque chose comme cela dans les journaux.

M. MACDONELL: Au point de vue chemin de fer, savez-vous si le public ou les employés de chemin de fer se sont plaints à ce sujet?

M. BOWKER: Non, monsieur.

M. MACDONELL: J'ai lu un assez grand nombre de ces plaintes dans la presse.

Le PRÉSIDENT: Que dit de cela M. Lawrence?

M. LAWRENCE: C'est beaucoup à cause du maintien d'employés sur la voie que cette question a surgi. Naturellement il y va de l'intérêt des cantonniers d'examiner si la couche de ballast est en bon état. Ce que M. Bowker a dit, je crois, est vrai. Je ne pense pas qu'il ait dit rien qui ne soit exact. On n'a pas porté plainte contre eux, mais on s'est plaint d'autres voies ferrées. Je n'ai pas les renseignements sur moi, mais j'ai des copies de communications à l'effet qu'on s'est plaint du mauvais état d'un cœur. Deux hommes étaient préposés à l'entretien de 15 milles de voie ferrée. Ceci est un cas isolé; mais on ne peut toujours pas dire que ce procédé offre toute la sécurité voulue.

Le PRÉSIDENT: M. Bowker nous a dit qu'on envoyait certains groupes d'hommes pour aider aux autres.

M. LAWRENCE: Mais dans ce cas-ci, surtout pendant l'hiver, ils ne sont aidés de personne lorsqu'ils font le travail sur cette même section. Ces cantonniers étaient ici l'autre jour, mais la question a été remise, et ils ont dû s'en retourner; mais ils étaient préparés à soumettre nombre de cas identiques à celui qui nous occupe. Il y a deux ou trois ans, ils ont adressé une requête à la Commission des chemins de fer mais cette même Commission a jugé, à cette époque, qu'elle n'avait pas juridiction. On a déclaré ici qu'ils désiraient que la Commussion s'occupe de certaines choses. Ils sont d'avis qu'elle doit le faire. Ne serait-ce pas une bonne chose de leur laisser cela afin que si l'on porte une plainte, enquête puisse être faite et que la Commission se prononce sur la question. Si je comprends bien, c'est tout ce qu'ils demandent. Je ne crois pas que cela soit une demande excessive.

M. NESBITT: C'est exactement comme cela que j'ai saisi la chose.

M. MACDONELL: Comme vous faites de l'exploitation et de l'équipement un sujet de direction pour la Commission des chemins de fer, ceci semble faire partie intégrale de cela, et il n'y a pas de nécessité pour la Commission d'intervenir sauf dans les cas où la question est portée à son attention. Je pense que cela serait une bonne chose de l'investir de ce pouvoir ainsi que le demande cette rédaction.

M. NESBITT: L'article 289 commence par les mots "La Commission peut".

M. MACDONELL: Oui.

M. CARVELL: N'y aurait-il pas moyen d'enlever la gérance entière de ces chemins de fer des mains des compagnies? La compagnie ne viendra-t-elle pas dire au Gouvernement: "Nous demandons une compensation parce que nous ne pouvons pas exploiter notre ligne convenablement"?

M. NESBITT: Cet argument veut dire beaucoup.

M. CARVELL: Je crains que nous n'entreprenions d'exproprier presque les chemins de fer.

L'hon. M. COCHRANE: Nous devons avoir confiance dans la justice et l'équité de la Commision des chemins de fer en toutes choses.

M. MACDONELL: Jusqu'ici elle s'est montrée juste et équitable.

M. CARVELL: J'ai une grande confiance dans la Commission des chemins de fer et je suis disposé à lui accorder de grands pouvoirs, mais il me semble que le point qui nous occupe devrait relever de la compagnie de chemin de fer. Ce n'est que juste de penser que la compagnie de chemin de fer fait aussi bien qu'elle peut.

L'hon. M. COCHRANE: La Commission n'interviendrait pas si la compagnie agissait bien.

M. CARVELL: Vous savez qu'il y a compagnies de chemins de fer et compagnies de chemins de fer. Malheureusement, quelques-unes d'entre elles ne sont pas des Pacifique-Canadien, et la Commission pourrait bien rendre des ordonnances qu'il leur serait impossible d'observer.

M. CHRYSLER, C.R.: Pendant que vous parliez, M. Bowker a fait ressortir la responsabilité de la compagnie au cas où la voie ferrée ne serait pas ce qu'elle devrait être. La compagnie doit en supporter les conséquences.

L'hon. M. COCHRANE: Je sais, mais le mauvais état de la voie implique qu'il faut voir plus loin et ne pas simplement considérer la compagnie. Il y a le risque des vies en danger qu'il faut sauvegarder de toute manière.

M. CHRYSLER, C.R.: En pratique, tout ceci est du ressort de la Commission actuellement. Si la voie est en mauvais ordre, la Commission peut ordonner à la compagnie de la réparer. Nous sommes d'avis que la manière de le faire est une question que nous devrions avoir sous notre direction; toutefois, nous sommes tenus de conserver la voie en bon état de réfection.

M. PELTIER: Je tiendrais à vous entretenir, pendant deux ou trois minutes, à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Très bien, allez et dites-nous ce que vous avez à nous dire.

M. PELTIER: Pour commencer, bien plus importante que l'état du matériel roulant ou des locomotives ou que l'équipement des trains, est la nécessité d'avoir une couche de ballast capable de supporter, avec sécurité, tout ce qui passe sur la voie. Aucune plainte n'est logée contre quelques-unes des compagnies de chemins de fer, et, la Commission n'intervient pas dans ce cas. Les compagnies dont on a à se plaindre devraient être sous tutelle, et je pense que tous les hommes de chemins de fer savent que peut-être l'une des principales causes de négligence est la rivalité qui s'élève entre fonctionnaires de différentes sections pour la réduction des dépenses. Dans le but d'établir un record, j'ai vu un surintendant général, nommé pour toute une division, parcourir, assis à l'arrière de son wagon, toute la ligne dont il avait la surveillance, et une fois revenu à son bureau couper de moitié les dépenses et laisser des sections entières sans un homme pour y prendre garde. Comme je l'ai dit auparavant, ceci n'a pas pour but de porter atteinte aux fonctionnaires des chemins de fer; ce sont des hommes, comme nous, et ils travaillent à leur avancement. En ce qui concerne la déclaration de l'un des messieurs entendus ici, à l'effet qu'il y a des époques durant lesquelles on emploie un grand nombre d'hommes dans une section, je dirai que tel est le cas au printemps, mais ce qui nous occupe en ce moment a trait aux équipes régulières. La mesure qu'on se propose de décréter empêcherait, sans l'au-

torisation de la Commission, tout fonctionnaire d'un chemin de fer qui désire faire un meilleur rapport à ses administrateurs, de diminuer d'une manière draconienne le nombre d'hommes chargés de l'entretien de la couche de ballast, ce nombre étant jugé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique. Le bon état de la couche de ballast est à la base même de tous les besoins qui relève de la Commission. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. BOWKER: Je ne connais pas M. Peltier, et je dois ajouter que je suis très surpris d'entendre ce qu'il dit au sujet de la diminution des dépenses des chemins de fer. Je ne connais pas aujourd'hui un seul surintendant général dans l'est du Canada qui n'insiste pas continuellement auprès d'un de ses supérieurs de façon à obtenir plus d'argent.

M. CARVELL: Je pense que le cas est très fréquent, vous avez absolument raison.

M. BOWKER: De plus, je dépense aujourd'hui $350,000 qui ne sont couvertes par aucun crédit. Sans aucun doute, M. Peltier veut parler d'une période d'il y a environ 25 ou 30 ans, alors que de telles choses se passaient habituellement sur les chemins de fer.

M. CHISHOLM, C.R.: Il ne s'est pas occupé de chemin de fer depuis lors.

M. PELTIER: Cela se pratique aujourd'hui.

M. BOWKER: En ce qui concerne les équipes supplémentaires chargées de mettre les sections en bon état, c'est au printemps que ces équipes se divisent la besogne sur quatre ou six milles à la fois et qu'elles réparent ce qu'il faut réparer. Il s'ensuit que bien peu de travail est nécessaire sur ces sections durant le reste de la saison.

M. CARVELL: Cela dépend du trafic.

M. BOWKER: Non, pas entièrement du trafic, cela dépend de l'état de la couche de ballast. Les grandes améliorations qu'on a faites sur les chemins de fer ont de beaucoup amélioré les conditions, à comparer avec ce qu'elles étaient il y a vingt ans. On a posé des rails plus lourds et l'on a ajouté à la sécurité en adoptant les poutrelles d'ancrage et les coussinets.

Le PRÉSIDENT: D'après vous, si l'on adoptait ces modifications, cela occasionnerait-il un surcroît de dépenses pour les compagnies de chemins de fer?

M. BOWKER: Cela dépend entièrement de la conduite que la Commission entendra tenir.

M. BEST: J'espère que le comité n'enlèvera pas l'alinéa (*h*). Il est de la plus grande importance qu'une autorité ait le droit de faire des règlements sur cette question.

M. MACLEAN: Pour qui parlez-vous?

M. BEST: Je parle dans l'intérêt des employés et du public voyageur. Il ne faut pas oublier le bien-être du public voyageur sous prétexte que la force motrice et le matériel roulant ont augmenté par bonds et par sauts dans les dix dernières années. Durant cette période, les progrès ont dépassé toute proportion qu'on aurait cru possible il y a vingt-cinq ans. En dépit de ce progrès considérable, la couche de ballast et les rails n'ont pas été entretenus comme ils auraient dû l'être. Il n'y a pas de doute qu'on avait en vue des fins d'économie; mais quand il s'agit de la protection des hommes, c'est la première chose qu'on devrait considérer. Je regrette d'avoir à dire que ce motif n'a pas toujours primé. Lorsque je dis cela, je n'ai pas l'intention d'attaquer quiconque a exprimé ses vues devant le comité au nom d'un chemin de fer en particulier. Je ne fais que vous indiquer le principe en jeu dans l'exploitation de tout organisme public, de toute compagnie ou corporation. Quel est le motif qui se trouve à la base de ces organismes, est-ce un service à l'usage du public ou est-ce le paiement de dividendes? Il nous faut envisager ces faits, et actuellement nous sommes en présence du fait que ces corporations, lorsque le trafic diminue, ont une tendance à diminuer le nombre d'hommes qu'elles emploient. Supposons que le comité lise le verdict d'un jury de coroner démontrant que la mort de l'un de nos employés de chemin de fer a été le résultat d'une inspection défectueuse de la voie

ferrée, ne penserait-il pas qu'il est grandement temps de confier à quelqu'un, autre qu'aux compagnies de chemin de fer, le soin d'ordonner qu'on doit affecter trois ou quatre hommes, ou un certain autre nombre, à l'entretien d'un certain nombre de milles de voie ferrée? La tendance des compagnies de chemin de fer est de réduire, au-dessous de la marge de sécurité, le nombre des hommes employés à l'inspection de la voie. Prenons le cas des hommes qui patrouillent la voie dans un wagonnet. Pour mettre ce petit wagon à côté de la voie, il faut un certain nombre d'hommes, et si une locomotive appoche à grande vitesse, vous conviendrez avec moi que la position de ces hommes n'est pas enviable. Prenons maintenant le cas de ce pauvre malheureux qui a été tué en amont de la Gatineau l'autre jour. Ses compagnons ont sauté du wagonnet, mais il a été tué en assayant de le tirer seul hors de la voie.

M. Nesbitt: C'est parce que ses compagnons l'ont abandonné. Vous ne pouvez pas maîtriser la peur et l'énervement des hommes à de tels moments.

M. Best: Je cite ce cas pour illustrer le fait qu'il faut tant d'hommes pour mettre un wagonnet hors de la voie. Si l'on n'emploie que deux hommes pour travailler dans une section et que l'un des deux s'en va, laissant peut-être à l'autre le soin de manœuvrer seul le wagonnet, ce dernier n'est pas en très grande sécurité. Il s'est produit nombre de cas de ce genre sur les chemins de fer. J'ignore si des cas de ce genre se produisent sur le Grand-Tronc en aussi grand nombre que sur les autres lignes, mais je dirai ceci: en ce qui concerne le maintien de son équipement, je crois que la compagnie du Grand-Tronc fait son devoir aussi bien que n'importe quelle autre compagnie, et je n'ai pas reçu autant de plaintes relatives au Grand-Tronc que j'en ai reçu au sujet d'autres compagnies, plaintes basées sur la défectuosité des signaux par drapeaux ou sur l'insuffisance de protection des trains en service. J'espère que le comité adoptera l'alinéa tel qu'il est proposé, de manière à permettre aux commissaires des chemins de fer, lorsque des plaintes seront logées, de mander leurs ingénieurs afin de s'assurer par leurs enquêtes s'il est nécessaire d'ajouter d'autres hommes, sur une section de 10 ou 15 milles, à celui ou à ceux qui sont déjà là. Je soumets cet argument en faveur du maintien des cantonniers qui se sont pas représentés ici aujourd'hui.

M. Nesbitt: La Commission n'a-t-elle pas le pouvoir de rendre une ordonnance à l'effet de faire améliorer la voie?

M. Best: Je pense bien qu'elle l'a en ce qui a trait à la question de sécurité, mais en ce qui concerne la réglementation du nombre d'employés qui doivent être maintenus par la compagnie dans une section d'un certain nombre de milles, je ne crois pas que la Commission ait le pouvoir d'intervenir à moins que nous le lui conférions en introduisant dans le bill l'alinéa que nous demandons. C'est à ces fins spécifiques que nous avons fait nos recommandations. Nous ne tenons pas à nuire à aucune compagnie de chemin de fer qui prétend exercer déjà une sauvegarde convenable, mais l'adoption de la mesure mettra les choses au point et protégera tant le public voyageur que les employés.

Le Président: M. Chrysler, avez-vous autre chose à ajouter?

M. Chrysler, C.R.: Je n'ai rien à ajouter à ce qui a déjà été dit.

M. Maclean: Je désire dire un mot ou deux en faveur de la modification qu'on se propose d'apporter au bill. J'ai étudié plutôt soigneusement la question de l'entretien de la voie sur les chemins de fer bien connus, et je déclare qu'il se présente des occasions où la Commission devrait avoir le droit d'intervenir et d'ordonner aux compagnies de chemins de fer d'avoir à augmenter le nombre de leurs hommes dans certaines sections de voie ferrée. Je suis certain que la Commission des chemins de fer traitera équitablement les compagnies de chemin de fer; mais l'introduction de cette mesure dans la loi les rendra plus particulières et procurera au public ainsi qu'aux employés de chemin de fer cette protection à laquelle ils ont droit.

Je ne pense pas que les compagnies de chemin de fer aient le moins du monde à souffrir de l'introduction dans le bill d'une mesure que leurs employés insistent pour avoir.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous maintenir l'alinéa (*h*) dans cet article?

Motion adoptée.

Sur l'alinéa (*j*)—Heures de service.

M. CHRYSLER, C.R.: Cet alinéa ressemble, au fond, à l'alinéa (*l*), seulement peut-être constitue-t-il plus qu'une ingérence de la commission dans l'administration d'un chemin de fer. Permettez-moi d'attirer votre attention sur la recommandation des employés relativement à l'article 289; on la trouvera à peu près vers le milieu de la page 70 des procédures imprimées. (Il lit):

> "Article 289 (page 123), aliéna (*j*): Quelques-uns des employés de chemin de fer s'opposent à l'insertion de ces termes dans la loi, et nous soumettons respectueusement que l'alinéa (*j*) de l'article 289 soit entièrement inacceptable par les employés de chemin de fer, et il est à espérer que si l'on adopte l'alinéa en question, que cette adoption sera considérée comme ne portant aucun préjudice aux prétentions futures de toutes les compagnies de chemin de fer ou de chacune d'entre elles".

Ainsi donc, telle est l'attitude prise par les messieurs qui représentent les employés de chemin de fer, et ces messieurs ne l'ont pas prise dans le but de réglementer les heures de service des employés mais afin d'introduire un trait que nous ne trouvons nulle part dans notre législation, limitant le nombre d'heures pendant lesquelles un homme peut être employé sans se reposer. M. Bowker voudra bien nous dire ce qu'il pense de cette question.

M. NESBITT: Vous opposez-vous à l'alinéa en question?

M. CHRYSLER, C.R.: Nous nous opposons entièrement à l'alinéa (*j*).

M. JOHNSTON, C.R.: Et quelques-unes des fraternités s'y objectent également, pas toutes, cependant.

M. CHRYSLER, C. R.: Voulez-vous, s'il vous plaît, nous dire pourquoi vous vous opposez à l'alinéa en question?

M. BOWKER: Nous nous y opposons pour les mêmes motifs que nous invoquerions dans le cas d'autres mesures projetées, c'est-à-dire que graduellement on enlève des mains des fonctionnaires des compagnies le pouvoir d'exploiter les chemins de fer. Ce n'est pas notre intention de maintenir les hommes en service pendant un nombre considérable d'heures, bien que le contraire puisse se produire parfois lorsqu'il y a urgence ou que quelque chose d'imprévu arrive. Aux Etats-Unis, la loi des seize heures prévoit les cas de ce genre. En parcourant le rapport imprimé de ces procédures, je note que M. Lawrence a fait certaines remarques à propos d'un accident dont il fut la victime à Port-Credit, et il a fait observer combien plus grave cet accident aurait pu être. Nous admettons cela, mais M. Lawrence n'a pas fait ressortir dans sa déclaration que c'était réellement le fait que les hommes avaient été en service pendant 20 heures, ou à peu près, qui avait provoqué l'accident; il vous a laissé libres de conclure que ce fait en avait été probablement la cause. Il a parlé du mécanicien qui dirigeait sa propre locomotive, ce qui indique que l'homme ne dormait pas. Permettez-moi de vous dire que le 24 décembre dernier un accident des plus graves s'est produit dans l'Etat du Maine par suite du fait que les équipes d'une locomotive d'un train avaient omis de prendre connaissance d'un ordre qui les prévenait d'avoir à rencontrer un train à un certain endroit; cette négligence a eu pour résultat un accident qui a causé la mort de cinq de nos hommes et qui va nous coûter dans les $200,000. Ces cinq hommes étaient en service depuis moins de cinq heures; ils avaient oublié l'autre train; de là l'accident. Maintenant, même si ces hommes à Port-Credit étaient en service depuis 20 heures, il ne s'ensuit pas que c'est le manque de sommeil qui leur a fait oublier le train.

ANNEXE No 2

M. Carvell: Prétendez-vous qu'on doive permettre à n'importe quel homme de conduire une locomotive pendant plus de huit ou dix heures?

M. Bowker: Certainement, oui. La limite aux Etats-Unis est de 16 heures.

M. Carvell: Seize heures continues?

M. Bowker: Oui, monsieur. Maintenant, l'homme qui conduisait la locomotive venant de Fort-Erié—je crois que c'est de là que venait le train qui subit l'accident à Port-Crédit—ne travaillait pas tout le temps; il avait été retardé plusieurs fois. Je ne sais pas ce qu'il faisait alors qu'il était assis dans la cabine; mais il y a tout lieu de croire qu'il se reposait. Je sais que ces hommes se reposent aux voies d'évitement. J'ai fait moi-même du service sur les trains et je sais que ces hommes ont pour habitude de se reposer lorsque les trains sont immobilisés pour un certain temps.

M. Carvell: Il aurait pu se faire que cela soit un train à grande vitesse, dans lequel cas, l'homme ne se serait pas reposé.

M. Bowker: Non, c'était un train de marchandises.

M. Nesbitt: Vous voulez parler de ce cas en particulier?

M. Bowker: Un train de grande vitesse parcourera une route très considérable en moins de 20 heures.

M. Carvell: Je conviens de ce que vous dites, mais j'ai connu des hommes qui ont été obligés de demeurer sur leur locomotive pendant presque vingt heures consécutives. Je suis assez fort de constitution; mais je n'aimerais pas à rester et à assumer la responsabilité de rester debout à conduire une locomotive pendant un laps de temps aussi long. Je conduis un automobile, et je sais ce que j'éprouve après y être demeuré assis pendant 10 ou 15 heures. Il me semble que cela doit être la même chose dans une locomotive.

M. Bowker: Non, c'est entièrement différent.

M. Macdonell: Dans le cas auquel vous faites allusion, la preuve a démontré que l'homme en question avait travaillé vingt heures.

M. Bowker: Il était en service, mais il ne s'ensuit qu'il travaillait tout le temps.

M. Macdonell: Si je me souviens bien des témoignages rendus à cette époque, cet homme avait travaillé tout le temps.

M. Bowker: Il a été payé pour ces vingt heures de travail; mais quelque chose l'a retardé, je ne me rappelle pas bien quoi.

M. Macdonell: Directement ou indirectement, nous ne fixons ici aucune limite de temps; nous tenons simplement à investir la Commission du pouvoir de faire les règlements qu'elle jugera à propos de faire, c'est tout.

M. Bowker: Même comme cela, je suis d'avis que c'est procéder de manière à enlever l'exploitation des chemins de fer des mains des hommes qui sont sur le terrain.

M. Robb: Lorsque les mécaniciens reviennent d'un voyage, ils inscrivent leur temps de repos dans un livre; ils inscrivent également le temps durant lequel ils ont été en repos aux autres terminus. Si un homme a besoin de repos, on lui permet d'inscrire ce repos, et lorsqu'il l'a inscrit dans le livre, personne ne peut envoyer ce mécanicien en service jusqu'à ce que son temps de repos soit expiré.

M. Carvell: Nous l'apprécions tous.

M. Bowker: Si cet homme n'a pas besoin de repos, il ne s'inscrit pas dans le livre, bien qu'il ait la faculté de le faire.

M. Carvell: Mon point est absolument le contraire de cela. On voit plusieurs hommes qui travaillent sur les chemins de fer et dont la constitution est très forte; ils ne prennent pas de repos, et si on les appelle, ils sortiront de nouveau. Devrait-on permettre à ces hommes de sortir de nouveau?

M. Robb: Non. C'est pour cela que le livre de repos a été institué.

M. Carvell: Si un homme s'inscrit pour un repos, on ne peut pas l'envoyer de nouveau à l'ouvrage avant six ou huit heures—j'oublie quels sont vos règlements à ce sujet; mais devrait-on permettre à un homme de faire du service après qu'il a travaillé sur une locomotive pendant dix ou douze heures? Je prétends qu'il y a

une grande différence entre l'homme qui conduit une locomotive et celui qui agit comme serre-freins à l'arrière du train. Les vies humaines dépendent du bon état de santé du mécanicien.

M. ROBB: Cela dépend de l'homme lui-même. Vous rencontrez des hommes qui peuvent travailler pendant 24 heures consécutives et qui accomplissent un travail satisfaisant.

M. CARVELL: Même comme mécanicien sur locomotive?

M. ROBB: Oui, monsieur.

M. MACDONELL: Il se présente des cas où un mécanicien a besoin d'un repos après qu'il a passé un certain nombre d'heures sur une locomotive, et il le demande, ce repos. Mais il dit que quand il arrive à une certaine gare ou à un certain endroit et qu'il réalise qu'il lui faudrait descendre pour se reposer, il ne trouvera là probablement pas de mécanicien pour le remplacer. Il ne tient pas à être censuré par la compagnie pour avoir paralysé le service, aussi continue-t-il à faire son travail sans prendre de repos.

M. CARVELL: Et vous pouvez ajouter à cela que les autres membres de l'équipe du train sont consentants à continuer eux aussi.

M. MACDONELL: Oui.

M. CARVELL: Oui, et si c'est un train de marchandises le conducteur et le serre-freins peuvent prendre, de temps à autre, quelques minutes de sommeil, mais le mécanicien ne le peut pas.

M. ROBB: Il n'y a pas une seule de nos divisions qu'un homme ne puisse parcourir en entier sans embarras, à moins qu'il ne survienne un accident.

M. CARVELL: Ou que le train soit bloqué par la neige.

M. ROBB: Oui, il peut surmonter cela sans embarras.

Le PRÉSIDENT: Si les représentants des compagnies de chemins de fer en arrivent à une conclusion, nous étudierons quelle position ils tiennent à ce sujet.

M. LAWRENCE: Non, nous ne nous entendons pas. Ce que nous soumettons est là.

M. CARVELL: Voulez-vous nous donner quelque motif en faveur de vos prétentions?

M. LAWRENCE: Nous croyons que la seule manière de régler la question, c'est par le statut. Ceux qui conduisent les locomotives s'opposent à ce que cet article relève de la Commission pour le même motif qu'ils s'opposeraient à la juridiction de la Commission en toute autre matière. Ceci n'a rien d'officiel. Ils n'ont aucune faculté de poursuivre. Ils n'amoindrissent pas la difficulté. M. Bowker a cité ce que j'ai dit, mes paroles sont au dossier, et je n'ai rien dit qui ne soit parfaitement exact. M. Bowker ne vous a pas dit combien de tonnes de charbon ces hommes ont dû pelleter entre Fort-Erié et le théâtre de l'accident, et le mécanicien a dû faire sa part de travail car il y a une ouverture dans le tender quand le charbon cesse de descendre dans cette ouverture, il faut le prendre à la pelle pour l'amener jusqu'au foyer. Lorsque le mécanicien n'a rien à faire, il aide à cette besogne, et lorsque les chauffeurs sont novices dans le travail, le mécanicien les aide à nettoyer le foyer. Ce n'est pas après 20 heures, c'est après 24 heures de service de ces hommes que l'accident s'est produit. Pas un homme en service depuis 24 heures, sans dormir, n'est en état de conduire une locomotive.

Le PRÉSIDENT: Les représentants des différentes fraternités de chemins de fer ont produit leurs déclarations devant le comité, et vous deviez vous entendre à savoir s'il vous serait possible d'arriver à une conclusion et de faire une déclaration finale au sujet de cet alinéa.

M. LAWRENCE: Je l'ignore, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Vous ne vous entendez pas?

M. LAWRENCE: Je ne sache pas que nous puissions maintenant en dire davantage à ce sujet. Nous ne nous entendons pas.

M. MACLEAN: Dans l'intérêt public, il devrait y avoir une réglementation de ce genre. La Commission a été établie précisément dans le but de régler des questions de ce genre et elle agira, comme pour l'article précédent, dans l'intérêt public, et

rendra justice aux chemins de fer. Le représentant de l'une des fraternités a dit ce matin qu'il n'y avait aucune mise en vigueur. Je crois que nous verrons, avant d'en finir avec cette loi, à confier à quelqu'un le devoir de mettre la mesure en vigueur. J'en ai parlé l'autre jour, j'en parle de nouveau aujourd'hui et je dis que pendant que nous sommes à adopter cette loi, pour protéger le public; que nous protégeons les chemins de fer tout en leur donnant des pouvoirs, qu'il devrait se trouver dans la loi des dispositions pour sa mise en vigueur.

Le PRÉSIDENT: Mais les hommes qui représentent les fraternités prétendent qu'ils n'ont pas besoin de protection et qu'ils ne sont pas anxieux d'en avoir.

M. MACLEAN: Alors je dis que le public en a besoin, que ces hommes ne sont pas pour faire la loi, que les chemins de fer ne sont pas pour faire la loi, c'est le Parlement qui va faire la loi dans l'intérêt public, et je pense que c'est le but du ministère.

M. MACDONELL: D'après vous, il faut la mise en vigueur, par le fédéral, des lois fédérales?

M. MACLEAN: Je reviendrai sur cela—et c'est là la faiblesse de toute loi de ce parlement. Je crois que cette mesure devrait rester telle qu'elle est. Elle a été rédigée par le ministère et les hommes ne s'y opposent pas; mais ils disent qu'ils ne peuvent pas s'y soumettre.

Le PRÉSIDENT: Ils n'ont aucune objection?

M. MACLEAN: C'est un bon article à inclure dans l'intérêt public, et par cela je veux dire les chemins de fer et le public tout ensemble.

M. PELTIER: Nous ne nous comprenons pas bien ici, comme vous verrez si vous lisez la réserve des hommes de chemins de fer, page 70, que nous avons tous signée, et qui se lit:

> "Quelques-uns des employés de chemin de fer s'opposent à l'insertion de ces termes dans la loi, et nous soumettons respectueusement que l'alinéa (*j*) de l'article 289 soit trouvé entièrement inacceptable".

En d'autres termes, s'il était jugé acceptable en pratique, il serait adopté.

M. CARVELL: Pourquoi vous opposez-vous à ce que la Commission réglemente le nombre d'heures durant lesquelles les hommes travailleront?

M. PELTIER: Je ne m'y oppose aucunement, pourvu qu'elle fasse cette réglementation; les mécaniciens ne s'opposent pas non plus.

M. MACLEAN: Cela nous amène à la mise en vigueur?

M. PELTIER: Oui

M. CARVELL: Que désirez-vous?

M. PELTIER: Je crois qu'on a expliqué que les mécaniciens voulaient avoir une loi du parlement. Les conducteurs et les serre-freins se sont aperçu de la position étrange dans laquelle ils se trouvaient. Par exemple, prenez un mécanicien: on le change à tous les 125 milles, spécialement depuis ce lieu-ci jusqu'à la côte, en allant vers l'ouest; il en est de même du conducteur sur toutes ces divisions; ces hommes travaillent pendant près de 14 heures, et sont exposés à rencontrer une tempête et à être bloqués. Nous croyons qu'avant de prendre réellement une action et de couvrir tous les faits, la Commission des chemins de fer devrait avoir le pouvoir de mettre les lois en vigueur, et cela serait bien plus satisfaisant qu'une loi du parlement.

M. MACLEAN: Y a-t-il un dispositif pour la mise en vigueur de la loi?

M. PELTIER: Voici une copie des règlements de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. Deux pages contiennent les conditions et les anomalies au sujet de la loi des seize heures, et concernant les devoirs auxquels les hommes sont astreints en vertu de cette loi. Si c'est nécessaire, je les lirai pour qu'ils soient inscrits au procès-verbal.

M. CHRYSLER: Si vous avez quelque document à produire, il vaut mieux le mettre là où tout le monde pourra en prendre connaissance.

M. PELTIER: Je vais vous remettre ces pages. Ce sont les règlements de la compagnie pour obvier aux anomalies et aux abus de la loi des seize heures, et nous sommes d'avis que si la même chose était mise en vigueur ici, il n'y aurait pas de

déviation; cela mettrait un frein à des abus identiques et les mécaniciens, si la Commission agit et agit convenablement, conviendront qu'il valait mieux conférer les pouvoirs à la Commission plutôt que de les inclure dans une loi du Parlement, parce que nous ne pouvons pas nous adresser à vous tous les trois ou quatre mois tandis que nous pouvons le faire auprès de la Commission.

M. CARVELL: N'est-ce pas là ce que l'alinéa (*j*) prévoit?

M. PELTIER: Nous avons accepté l'alinéa (*j*) avec cette réserve que s'il n'est pas appliqué convenablement nous puissions en appeler auprès du Parlement et dire: "La Commission n'applique pas cet article avec justice. Donnez-nous une loi du Parlement."

M. LAWRENCE: Les règlements du chemin de fer Pacifique-Canadien, auxquels j'ai fait allusion, se lisent comme suit:

"RÈGLEMENT 44."

(Applicable seulement au service dans les Etats-Unis.)

(*a*) Les employés préposés au service des trains ne sont pas immobilisés à moins qu'il appert que le voyage ne peut être terminé dans la limite de temps fixée par la loi, c'est-à-dire, sous l'autorité de la loi fédérale, pas avant l'expiration de quatorze heures de service, ou dans les deux heures qui précèdent l'expiration de la limite de temps prévue par les lois d'un Etat, si les lois d'un Etat font autorité.

(*b*) Si les employés préposés au service des trains sont immobilisés après un nombre d'heures moindre que celui qui est prévu par l'alinéa précédent, ils ne sont pas considérés comme ayant été immobilisés sous l'autorité de la loi, et leur service est payé d'après les dispositions contenues dans cette cédule.

(*c*) Lorsque les employés préposés au service des trains sont immobilisés entre des terminus qui relèvent de l'autorité de la loi, ils sont de nouveau considérés en service et à la solde immédiatement après l'expiration de la période légale minimum d'immobilisation applicable à chaque membre de l'équipe de route, pourvu que la plus longue période de repos requise par un membre de l'équipe, huit ou dix heures, soit la période de repos pour l'équipe entière.

(*d*) Un voyage continu couvre le parcours d'aller et le virement des wagons du point de départ jusqu'à la destination où le train doit se rendre lorsque l'immobilisation est requise. Si quelque changement est effectué dans la destination après que l'équipe est libérée pour prendre du repos, un nouveau voyage commence lorsque l'équipe reprend le service.

(*e*) Les employés préposés au service d'un train immobilisé sous l'autorité de la loi reçoivent un salaire pour le temps continu ou la distance parcourue d'après leurs horaires à partir du point de départ jusqu'à celui de l'immobilisation. Lorsqu'ils reprennent le service sur un voyage continu, ils sont payés au mille ou à l'heure, selon le plus grand nombre, à partir du point d'immobilisation jusqu'au prochain point d'immobilisation ou au terminus. Il est entendu que cet article ne permet pas aux conducteurs et aux employés préposés aux trains de franchir les terminus à moins qu'une telle pratique soit permise sous l'autorité de la cédule.

(*f*) Les employés préposés au service d'un train immobilisé sous l'autorité de la loi pour permettre le repos, puis remorqué ou conduit gratuitement à un terminus, avec ou sans locomotive ou fourgon de queue, sont payés pour cela en vertu de l'article (3) la même chose que s'ils avaient conduit le train audit terminus.

(*g*) Les employés préposés au service d'un train immobilisé sous l'autorité de la loi ne sont pas requis de veiller sur une locomotive ou d'en prendre soin ou d'exercer d'autres fonctions pendant la durée de l'immobilisation.

(*h*) Les employés préposés aux parcs et qui sont requis de travailler pendant 16 heures doivent reprendre leur travail lorsque, sous l'autorité de la loi fédé-

rale, leur temps de repos est expiré, et ensuite il leur est permis de travailler pendant 10 heures, ou ils sont payés pour cela.

"RÈGLEMENT 45."

La compagnie conclura des arrangements avec les autres chemins de fer et se fera représenter à une conférence tenue dans le territoire afin de disposer de la question des trains à deux locomotives.

Le paragraphe est adopté.

Sur l'article 350—Transport de la poste et des troupes, de l'équipement, etc.

M. JOHNSTON, C.R.: Ceci me paraît être le temps d'éclaircir une question que M. Macdonell a soulevée l'autre jour. Sous l'autorité de l'article 350 de la loi, il est prévu que l'armée de terre ou de mer, ou la milice de Sa Majesté doivent être transportées à toute époque quand l'exige le ministre des Postes du Canada, etc., par le chemin de fer et par tous les moyens à la disposition de la compagnie, si besoin est, aux termes et conditions et selon les règlements établis par le Gouverneur en conseil. Les courriers sur chemins de fer se plaignent qu'ils n'ont pas à leur disposition de wagons convenables.

M. CARVELL: De quoi se plaignent-ils en particulier?

M. NESBITT: Nous avons modifié cela légèrement pour le brigadier-général Biggar.

M. MACDONELL: Les courriers sur les chemins de fer se plaignent de ceci: plusieurs d'entre eux ont été tués dans des accidents. Ils attribuent leurs infortunes largement au fait que sur presque tous les chemins de fer au Canada les courriers occupent un très petit wagon en bois. On se sert d'un vieux wagon pour le transport des correspondances, ce wagon transportant parfois des colis de messagerie. On attèle ce wagon immédiatement après la locomotive, qui est en acier, une grosse et lourde locomotive, et à la suite du wagon-poste viennent un certain nombre de wagons-salons ou lits en acier. S'il se produit une collision ou un déraillement, ou un accident quelconque, ce wagon-poste est broyé comme une écaille d'œuf entre la lourde locomotive en acier et les lourds wagons également en acier. Dans la plupart des Etats, on a adopté il y a un an ou deux, des mesures à l'effet que ces wagons-poste doivent être construits en acier; cela protège la vie des hommes de même que les correspondances, et je demande qu'on apporte quelque considération à ce trait et que, si possible, on adopte une mesure en faveur des wagons en acier, de wagons convenables qui seront sûrs, dans lesquels on transporte les correspondances et qui protégeront beaucoup mieux qu'aujourd'hui la vie des courriers.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une modification à proposer?

M. MACDONELL: Non.

M. JOHNSTON: Je pense que l'alinéa (*g*) de l'article 289 couvre le point, car il prévoit que:

> "La Commission peut rendre des ordonnances et édicter des règlements concernant le matériel roulant, les appareils, garde-bestiaux, dispositifs, signaux, méthodes, procédés, structures et ouvrages à employer sur le chemin de fer pour protéger convenablement la propriété, les employés de la compagnie et le public."

Je pensais que les mots "et le public" étaient suffisamment étendus pour comprendre les courriers sur chemins de fer. S'ils ne le sont pas, je crois que nous pourrions facilement régler le point en ajoutant après le mot "public" les mots "et toutes les personnes voyageant au service de Sa Majesté."

M. CHRYSLER, C.R.: C'est très bien.

Modification adoptée.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à suggérer, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que c'est tout ce que j'ai à demander aux témoins experts. Je désire parler à propos des autres articles du bill.

M. NESBITT: L'autre jour nous avons laissé en suspens quelques autres articles.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui. J'en ai dressé la liste et suis prêt à les étudier.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez procéder, M. Blair est ici.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous avez adopté tous les paragraphes auxquels je me suis opposé. Je ne vois pas comment M. Blair pourrait nous aider maintenant.

M. NESBITT: Vous avez émis une idée, non pas à propos de l'article 289, au sujet de laquelle nous désirons que M. Blair fût ici.

M. CHRYSLER, C.R.: C'était l'article 302. La coutume de la Commission relativement aux locomotives. C'est-à-dire l'étude d'un projet de modification. La chose n'est pas devant le comité dans le moment. Elle se trouve dans la recommandation des mécaniciens de locomotives. J'ai pensé que si le comité en venait à cela, nous devrions avoir, au lieu de M. Blair, le technicien qui fait l'inspection des locomotives, quel qu'il soit, quelqu'un du département, pour nous dire ce que fait la Commission au sujet de l'inspection.

M. BLAIR: Je puis vous en donner une idée générale.

M. CHRYSLER: Est-ce M. Ogilvie?

M. BLAIR: Je suppose que le chef de l'exploitation est l'homme que vous voulez.

M. CHRYSLER, C.R.: Qui est-il?

M. BLAIR: M. Spencer. Je peux vous donner une idée générale.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler est d'avis que nous devrions avoir ici celui qui est chargé de l'inspection.

M. BLAIR: Si le comité veut en donner le temps à M. Spencer, je verrai à ce qu'il soit ici.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez y voir lorsque nous en serons à cette clause, et vous pourrez faire venir M. Spencer.

M. JOHNSTON, C.R.: En deux occasions distinctes le comité a entendu les arguments de la Fraternité concernant cette addition projetée au bill. Nous pourrions disposer de la chosé maintenant.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire la modification de l'article 302.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui.

A l'article 302: Equipement des locomotives.

Le PRÉSIDENT: Quel est la modification que l'on propose d'apporter à cet article?

M. JOHNSTON, C.R.: Elle se trouve à la page 72 du procès-verbal et couvre quatre pages. Les Fraternités soumettent que la loi devrait être modifiée par une disposition décrétant l'institution d'une nouvelle commission, ou d'une sous-commission, que l'on désignerait sous le nom de division de l'inspection des locomotives de la Commission des chemins de fer du Canada. Il me semble que la question est celle-ci: l'inspection déjà prévue par la Commission est-elle satisfaisante ou non?

M. MACDONELL: Il me semble que, si nous sommes pour exiger la création d'un nouveau bureau de direction, avec tout l'attirail et l'équipement, cela ne devrait pas se limiter aux locomotives. Le rôle de la Commission des chemins de fer est de faire l'inspection de l'équipement et de le rendre utile au public, et si nous devons avoir une commission spéciale pour aider dans l'exécution de ces travaux, elle devrait s'appliquer à tout le matériel roulant des chemins de fer, et non se restreindre simplement aux locomotives. Un des messieurs qui ont rendu témoignage ici aujourd'hui nous a dit que la chaudière n'est considérée faire partie de la locomotive que sous certains rapports. Maintenant, lorsque pour certaines fins d'inspection nous en venons précisément aux simples pièces d'une machine, cela me semble une affaire de très grande importance et qu'il faut réglementer. Si vous êtes pour créer une commission spéciale de ce genre, son autorité et sa juridiction devraient s'étendre à tout le matériel roulant au lieu d'être restreinte simplement aux locomotives.

Le PRÉSIDENT: M. Blair, voulez-vous expliquer au comité ce que vous entendez par inspection, et quel sera l'effet de cette mesure législative si elle est mise en vigueur.

M. BLAIR: Comme je comprends la chose, le service des inspecteurs de la Commission comprend l'inspection des chaudières. Naturellement la Commission dispose d'un nombre restreint d'inspecteurs.

L'hon. M. COCHRANE: La loi les restreint-ils à un certain nombre?

M. BLAIR: Non, monsieur le ministre, la loi ne les restreint pas, et de fait je sais que le chef de l'exploitation a demandé la nomination de nouveaux inspecteurs.

M. BLAIN: Combien d'inspecteurs avez-vous maintenant?

M. BLAIR: Je crois que nous en avons quatre occupés à ce service de l'inspection des chaudières, à différents endroits.

M. MACDONELL: A-t-on un personnel d'inspecteurs pour le matériel roulant?

M. BLAIR: Ils font l'inspection de l'équipement en général.

L'hon. M. COCHRANE: La Commission a le pouvoir de nommer d'autres inspecteurs si elle en a besoin, et, comme je dis, je sais que les officiers de l'exploitation recommandent la nomination d'autres inspecteurs.

M. MACLEAN: En premier lieu, la Commission y est-elle autorisée?

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission a le pouvoir de nommer des inspecteurs.

M. BLAIR: Elle peut faire une recommandation et le Gouverneur général en conseil peut faire la nomination, sur la recommandation de la Commission, de tous les fonctionnaires nécessaires.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous un nombre suffisant d'inspecteurs pour répondre aux exigences imposées par ces amendements relatifs à l'inspection?

M. BLAIR: La réglementation adoptée par la Commission est en rédaction la réglementation de la Commission de commerce interétats. Dans son fonctionnement elle n'a pas tout à fait la même portée, mais sous le régime de la loi, telle que je l'interprète, la Commission a le pouvoir de se charger de l'inspection des chaudières. C'est au comité à décider si l'on doit nommer un personnel supplémentaire, mais la loi est assez étendue pour que la Commission puisse résoudre la question.

M. CHRYSLER, C.R.: Comme la loi se trouve actuellement?

Le PRÉSIDENT: Avec l'organisation actuelle.

M. SINCLAIR: Avez-vous lu la pièce "A" qui nous a été soumise comme étant les propositions de la Fraternité et qui doivent être incorporées dans cette loi?

M. BLAIR: Oui, j'ai lu la pièce "A."

M. SINCLAIR: Diffère-t-elle de vos règlements actuels? J'ai une copie de l'un de vos règlements où une foule de ces questions sont traitées au long.

M. JOHNSTON, C.R.: En vertu de l'article 71 du bill.

M. SINCLAIR: Tout me paraît être traité d'une manière très approfondie et avec beaucoup de soin dans une vingtaine de pages de règlements. Maintenant, on nous demande de faire entrer quelque chose dans le bill et nous ne savons pas si la nouvelle proposition diffère des règlements déjà en existence ou s'il est à propos ou non d'ajouter à ces règlements existants.

M. BLAIR: Les nouveaux projets de la Fraternité des chemins de fer sont calqués sur les dispositions de la Commission de commerce interétats.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 71 porte que les mécaniciens inspecteurs peuvent être nommés par le ministre ou la Commission, subordonnément à l'approbation du Gouverneur en conseil. Ensuite l'article détermine les fonctions de ces inspecteurs.

M. BLAIR: Et il y a amplement autorité de statuer concernant ces questions.

M. MACLEAN: Que disent les fraternités de cela?

M. BEST: Nous n'avons pas soumis d'autre chose que ce qui se trouve dans notre mémoire. Nous proposons simplement un brouillon de projet de loi, sans aucune explication, dans le but de faire ajouter une inspection des locomotives. Mais nous nous ne vous avons pas parlé de cette question.

Le PRÉSIDENT: Qu'avez-vous à répondre à M. Blair qui dit que la Commission a le plein pouvoir de s'occuper de cette question?

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi ne vous adressez-vous pas à la Commission? Cette question est de son ressort.

M. MACDONELL: Vous êtes-vous adressés à la Commission et vous a-t-on refusé?

M. BEST: La Commission a fait des règlements concernant l'inspection des chaudières à vapeur de locomotives semblables à ceux qui sont en vigueur aux Etats-Unis. Ce que nous demandons n'est que ce que le gouvernement américain a déterminé et met actuellement en application. Sans cela les Etats-Unis n'avaient pas l'organisation adéquate, ou n'avaient pas l'organisation voulue pour la mise en vigueur de règlements afin de pourvoir à l'inspection suffisante des 25,000 locomotives en service dans le pays. Ici, nous avons 5,000 locomotives, mais pas un seul inspecteur de chaudière de l'Etat.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi ne vous adressez-vous pas à la Commission à ce sujet?

M. BEST: Des plaintes portées par nous à la Commission relativement à l'état des chaudières de locomotives ont été traitées d'une certaine manière, mais la Commission n'a pas l'organisation pour s'occuper de tout ce qui a trait aux locomotives depuis le chasse-pierres jusqu'au tender d'arrière.

M. JOHNSTON, C.R.: Mais la Commission peut établir l'organisation qu'elle juge nécessaire.

M. BEST: Elle peut fort bien le faire, mais nous sommes d'avis que la loi devrait renfermer une disposition à l'effet d'instituer une division de la Commission des chemins de fer que l'on désignera sous le nom de division de l'inspection des locomotives, semblable à celle qui existe aux Etats-Unis, parce que nous craignons que sans cela cette division de la Commission ne pourrait faire l'inspection d'une manière adéquate.

M. CHRYSLER, C.R.: Elle ne pourrait pas parce que dans sa loi elle n'a pas les pouvoirs que donne la loi du commerce interétats.

M. SINCLAIR: Vous ne nous donnez pas de détails, nous n'avons pas de données pour décider si oui ou non l'on devrait créer 30 districts d'inspection. On devrait nous fournir les renseignements voulus avant de nous demander de nous occuper de la question. Je crois que si l'on propose des règlements rigoureux, il vaudrait mieux qu'ils soient édictés par la Commission.

M. BEST: Nous ne proposons que ce que les Etats-Unis ont fait. Ils ont établi 50 districts d'inspection des locomotives par acte de parlement au lieu de conférer ce pouvoir à une commission ou à un tribunal.

Le PRÉSIDENT: Mais là-bas ils ne procèdent pas en vertu d'une loi comme celle-ci, ni sont-ils sous la juridiction d'une commission comme nous en avons une.

M. CHRYSLER, C.R.: La Commission de commerce interétats n'a aucune juridiction du tout sur cette question.

M. BEST: A certains points de vue elle en a plus que la Commission des chemins de fer du Dominion. Sous d'autres rapports elle n'en a pas. Si la Commission fédérale des chemins de fer avait juridiction dans la question dont je parle, nous ne serions pas ici aujourd'hui.

M. CARVELL: Avez-vous quelque chose à dire contre l'article 289? C'est pour ainsi dire une inspection des chaudières.

M. BEST: Oui; il n'y a pas d'organisation suffisante pour voir à ce qu'elle soit mise en pratique.

Le PRÉSIDENT: M. Blair dit que la Commission est en état de nommer un nombre suffisant d'inspecteurs pour répondre à vos désirs, et compte faire davantage, et qu'elle a l'autorité de le faire.

M. BEST: La Commission peut avoir le pouvoir de nommer un certain nombre d'inspecteurs, mais elle n'a jamais pu partager le district et répartir ces inspecteurs dans chaque district de sorte qu'une personne en particulier serait responsable des locomotives de ce district et serait responsable à quelque officier supérieur. Il y a une autre chose que l'on a probablement complètement oubliée dans ce que l'on

propose; c'est l'opportunité de donner aux inspecteurs une certaine autorité. Il faudrait quelqu'un pour voir à ce que la chaudière soit en bon état ou que la locomotive soit dans la condition voulue pour être mise en service, et on devrait voir, pour le bien de tous les intéressés, les employés comme le public, à ce que, si la locomotive n'est pas en bon état, elle soit retirée du service, sans égard aux conditions du trafic.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'elle est en état de faire, aujourd'hui.

M. BEST: Pardon, ce n'est ce qu'elle fait, règle générale. C'est pourquoi nous sommes ici.

M. CARVELL: Vous n'attendriez pas du gouvernement qu'il fasse l'inspection de ces locomotives plus de trois ou quatre fois par an. Vous dites qu'il devrait y avoir quelque autorité publique qui verrait à ce qu'une locomotive soit retirée du service lorsqu'elle n'est pas en bon état, ou remise en service une fois qu'on l'aura suffisamment réparée. Cela exigerait une inspection quotidienne. Vous n'attendriez pas d'un corps public qu'il prenne le contrôle absolu de toutes les locomotives du Canada, qu'il en fasse l'inspection tous les jours et dise: " Celle-ci doit partir et être mise en circulation et celle-là ne devra pas sortir."

M. BEST: Faites des règlements que la compagnie devra suivre et nommez des inspecteurs pour voir à ce qu'on les observe. Un district, par exemple, serait confié à la surveillance d'un homme nommé par le gouvernement, qui serait obligé de faire sa tournée, non pas à intervalles déterminés, parce qu'une locomotive pourrait être en service sur la route, mais il pourrait aller en tout temps faire l'inspection de locomotives de son district en particulier.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous déjà demandé à la Commission d'étudier votre projet?

M. BEST: J'ai discuté l'affaire avec les fonctionnaires du trafic de la Commission, et je ne crois pas qu'il y ait la moindre objection.

M. MACDONELL: Ont-ils définitivement refusé de la faire?

M. BEST: Non, nous ne leur avons jamais demandé de crééer le bureau, parce que les officiers avec lesquels nous avons discuté la chose considéraient qu'elle devrait être réglée par la loi des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Si les commissaires ont le pouvoir de faire exactement ce que vous leur demandez de faire, et que vous leur avez exposé votre requête et que la chose n'a pas été refusée, il est plutôt difficile, en ajoutant une foule de clauses supplémentaires, de les forcer à faire quelque chose.

M. BEST: La Commission n'a pas le pouvoir que l'on vise dans ce rapport. Je crains que le comité n'ait pas saisi ce que renfermait notre rapport.

Le PRÉSIDENT: M. Blair dit qu'ils ont le pouvoir.

M. BEST: Je vous demande pardon, ils n'ont pas l'autorité que nous suggérons, elle ne leur est pas conférée par la loi.

M. JOHNSTON, C.R.: Ils peuvent nommer n'importe quel nombre d'inspecteurs et les employés de chemins de fer sont obligés de leur fournir tous les renseignements qu'ils exigent.

M. BEST: Ils peuvent faire cela.

Le PRÉSIDENT: Que demandez-vous?

M. BEST: De donner à la Commission le pouvoir de voir à ce que, lorsqu'il y a infraction, on en fasse rapport, et qu'il incombe à un employé de chemin de fer de poursuivre une compagnie de chemin de fer pour avoir délibérément enfreint une ordonnance de la Commission.

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission a le pouvoir de nommer des inspecteurs et d'imposer des devoirs à ces inspecteurs.

M. BEST: Le terme " inspecteurs " se rapporte à l'emplacement de la voie et à tout.

M. JOHNSTON, C.R.: Non, l'article 289 concerne l'établissement d'ordonnances et de règlements, et sous le régime de l'article 392 une sanction pénale est imposée pour le refus de se conformer aux ordonnances et règlements de la Commission. Il me semble que cela comprend tout.

M. BEST: Qui détermine celui qui doit poursuivre? Notre projet vise, pour les fins de cette loi, à ce que la juridiction de la Commission soit étendue à l'observance et à la mise en vigueur de la loi, et il n'y a rien dans la loi des chemins de fer à cette intention.

M. CARVELL: Laissez-moi reviser la question. Vous voulez avoir le contrôle du district d'inspection; votre inspecteur arrive et constate que la locomotive 200 est en bon état et il délivre un certificat; le lendemain la locomotive s'en va faire son voyage. Selon toutes les probabilités cet inspecteur ne tombera pas sur cette locomotive avant une quinzaine ou un mois, et quelque chose survient le jour suivant. Qui fera rapport aux autorités et portera plainte, si ce n'est le mécanicien de la locomotive? L'inspecteur n'en saurait rien. Ce que vous demandez serait très bien si cela pouvait se faire, mais la difficulté est d'y arriver.

M. BEST: Les dispositions de notre projet visent à faire de la division de l'inspection une organisation si parfaite qu'elle recevra tous les rapports de la compagnie de chemin de fer de temps à autre, comme l'exigent les règlements.

M. CARVELL: Ne vous faudrait-il pas un rapport quotidien sur toutes les locomotives du réseau afin de suivre ce que vous proposez.

M. BEST: Non, pas de tous les jours.

M. CARVELL: Pourquoi?

M. BEST: Les rapports d'inspection des chaudières arriveraient probablement tous les trente jours, mais il est certaines inspections qui devraient être faites régulièrement et faire l'objet de rapports aux inspecteurs de district, par exemple.

M. CARVELL: La Commission a le pouvoir de faire cela.

M. BEST: Oui, mais elle n'a pas assez d'inspecteurs.

Le PRÉSIDENT: C'est là la grande objection.

M. BEST: C'est une des objections, mais mon idée est que le système n'est pas complet sans une division pour l'inspection de la locomotive en entier. A l'heure actuelle il n'y a que l'inspection des chaudières.

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission peut fournir cela.

M. BEST: Elle peut le faire et créer l'organisation précisément de la même manière qu'aujourd'hui, et l'inspection sera à peu près aussi peu suffisante qu'elle l'est aujourd'hui et qu'elle l'a été l'an dernier.

M. JOHNSTON: Vous êtes-vous plaint à la Commission?

M. BEST: Oui. Si j'avais mes filières ici vous n'auriez pas le temps de la parcourir. L'an dernier, ce qui contribua le plus à l'encombrement du trafic était l'état dans lequel se trouvaient les locomotives des chemins de fer canadiens. Je fais cette déclaration sans réserve, et je peux vous amener des gens qui avaient la charge des locomotives et qui témoigneront de ce fait.

M. JOHNSTON: Si vous avez clairement démontré cela à la Commission, on ne peut concevoir que la Commission ait négligé de faire quelque chose?

M. BEST: Oui, parce qu'elle n'a pas d'inspecteurs en nombre suffisant pour parcourir tout le territoire que nous avons dans le Dominion du Canada, territoire égal en superficie à celui des Etats-Unis, où on a admis la nécessité d'avoir cinquante districts d'inspection des locomotives. Naturellement, nous n'avons pas un aussi grand nombre de milles de voies.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous dites que cette Commission ne fait pas son devoir?

M. BEST: Elle ne peut faire son devoir avec l'organisation dont elle dispose.

M. JOHNSTON: Elle peut étendre l'organisation.

M. BEST: Elle peut augmenter le nombre de ses inspecteurs et son organisation, comme je l'entends, mais je ne crois pas...

Le PRÉSIDENT: Elle prétend avoir l'autorité, et est même à étudier cette question de l'augmentation du nombre d'inspecteurs.

M. BEST: Je ne crois pas qu'elle soit à étudier le partage du territoire en districts.

L'hon. M. Cochrane: Vous dites qu'un homme pourrait se charger de dix ou douze milles de voie. Il ne pourrait en faire l'inspection qu'environ une fois par semaine ou une fois par mois.

M. Carvell: Et si quelque chose allait mal il n'y a pas de rapport à faire.

Le Président: Avez-vous autre chose, M. Best?

M. Best: J'en ai encore beaucoup en fait de preuve, mais il me semble que le comité est d'avis qu'à l'heure actuelle la Commission a l'autorisation de faire tout ce que nous projetons. Je soutiens—et je crois que M. Lawrence est du même avis—que la Commission n'a pas l'autorité voulue pour faire tout ce que nous projetons, et nous estimons, comme je le disais au ministre il y a quelque temps, que c'est une question de devoir national et de haute importance au point de vue du pays que cette partie de la division d'inspection soit établie en une division d'inspection des chaudières. Je ne crois pas que le comité se rende complètement compte de la gravité de la situation. J'ai entre les mains des lettres que le comité considérerait d'un ton socialiste, écrites par des hommes qui craignent ce qui peut arriver en raison de l'état actuel des locomotives des chemins de fer.

M. Carvell: Les compagnies ne se soucient-elles pas autant que nous de maintenir leurs locomotives en bon état?

M. Best: Dans la ligne de conduite que suivent les compagnies de chemins de fer elles sont animées par des motifs d'économie.

M. Nesbitt: Est-ce une économie que de payer des dommages considérables pour des accidents qui surviennent sur les voies ferrées? Cela ne se concilie pas du tout avec votre théorie.

M. Best: Cela peut se faire, mais la vérité est que la compagnie de chemin de fer court un risque avec la locomotive, et on ne lui fait pas subir les réparations nécessaires avant de la sortir. Laissez-moi vous dire qu'une locomotive, après que l'on eut fait rapport sur son état, est sortie de la gare d'Ottawa et que la chaudière s'est fendue sur une longueur de quinze pouces. Le mécanicien a été obligé de diminuer la pression et de ramener la locomotive de nouveau. Ce sont là les choses qui arrivent par tout le Canada. Ceci s'est passé ici même à Ottawa.

M. Nesbitt: Cet homme n'aurait-il pas le droit de signaler les circonstances à la Commission?

M. Best: Il me l'a signalé. Il n'a pas fait de rapport à la Commission parce qu'il craignait de perdre sa position.

M. Nesbitt: Avez-vous fait rapport à la Commission?

M. Best: Oui.

M. Nesbitt: S'en est-on occupé?

M. Best: Naturellement les inspecteurs de la Commission y auraient vu, mais la compagnie enleva la locomotive. Ils envoyèrent la locomotive aux ateliers de réparation et remédièrent à la défectuosité, mais elle fit un autre voyage avant cela.

M. Sinclair: Vous dites qu'à votre avis, la Commission n'a pas le pouvoir d'établir les règlements nécessaires. Avez-vous quelque recommandation à faire qui donnerait à la Commission plus de pouvoir?

M. Best: Oui, et cela est exposé dans notre projet.

M. Sinclair: J'entends à part ce projet, parce que mon objection à ce dernier c'est qu'il entre beaucoup trop dans les détails. Par exemple, vous partagez le pays en 30 districts, et je n'ai aucun renseignement qui me dise si s'est bien là ce qu'il faut faire ou non. Le comité aurait besoin d'une foule de renseignements afin de s'assurer du nombre exact de districts à adopter. Autrement, nous serions obligés de nous en tenir à votre parole, et vous ne devriez pas nous demander d'agir ainsi. Il y a, dans votre projet, une foule de détails que, me semble-t-il, la Commission devrait déterminer. Si vous dites que la Commission n'a pas le pouvoir nécessaire, pourquoi ne pas modifier la loi de manière à le lui donner.

M. Best: J'apprécie fort bien votre raisonnement, M. Sinclair, et je reconnais qu'il aurait beaucoup de poids si nous proposions quelque chose à titre d'expérience.

Mais tout ce projet, tel qu'élaboré dans notre suggestion, a été éprouvé. D'une année à l'autre, depuis 1911, la Commission du commerce entre états des Etats-Unis a publié des rapports imprimés préparés par l'inspecteur en chef des chaudières et ses assistants. Ces rapports renferment le nombre de locomotives que l'on a signalées comme étant en mauvais état, le nombre de locomotives sorties, et ainsi de suite. Tout ce système a été essayé aux Etats-Unis, et nous ne demandons pas au parlement du Canada d'adopter quelque chose à titre d'expérience. Je crois, monsieur le Président, que le comité ne saisit pas encore la gravité de la situation.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le plaisir du comité que cet amendement soit ajouté au bill?

M. MACLEAN: Je prendrai un instant pour exposer mon avis. Je suis pour que l'on donne à la Commission des pouvoirs complets et étendus afin qu'elle administre les chemins de fer de ce pays pour le bien de tous les intéressés. Nous avons donné ces pouvoirs à la Commission et elle peut nommer ces inspecteurs. Si la Commission ne nomme pas ces inspecteurs comme elle a droit de le faire, alors elle est en faute et elle doit répondre de cette omission à quelqu'un, mais jusqu'à ce qu'il soit établi que la Commission ne fait pas l'inspection nécessaire, ou bien qu'elle n'a pas le pouvoir de contraindre à une inspection lorsqu'elle en a ordonné une, c'est à nous alors de faire appliquer cette loi. Je veux que la loi reste telle qu'elle est. Si la Commission a le droit, et je sais qu'elle l'a, de nommer des inspecteurs de toutes sortes, et si elle ne s'acquitte pas de ce devoir elle est répréhensible. Si la Commission n'a pas le pouvoir de faire observer ce qu'elle a ordonné, alors c'est nous qui sommes en faute. Cependant, je veux que l'on fasse franchement l'essai de la loi. Si M. Best veut venir devant ce Parlement, ou aux députés de la Chambre en particulier, et dire que la Commission ne fait pas observer la loi et ne pourvoit pas suffisamment à l'inspection des locomotives, nous pouvons nous en occuper. Mais je veux que l'on fasse l'essai de la loi telle qu'elle est actuellement. Si elle n'est pas efficace nous serons obligés d'intervenir. Mais nous avons donné des pouvoirs étendus à la Commission, pouvoirs qui devraient suffire à faire observer ses règlements. Sinon, nous serons alors tenus d'intervenir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, permettez-moi de vous faire observer qu'il passe une heure.

M. LAWRENCE: Je recommanderai respectueusement au comité qu'on n'abrège pas inutilement la discussion étant donné l'importance de la question.

M. MACLEAN: C'est une grave question.

M. LAWRENCE: Je me rends bien compte que la grande majorité des gens dans ce pays, quelle que soit leur position, ne comprennent pas la situation en jeu ici. Je sais que c'est la conviction du comité que la Commission aura des pouvoirs étendus lorsque ce bill entrera en vigueur, des pouvoirs plus étendus que ceux dont elle a joui par le passé. Indubitablement le comité souhaite que la Commission exerce dans la plus grande mesure ces prérogatives qui lui sont conférées, bien que l'on ne veuille pas du tout créer inutilement des ennuis aux compagnies de chemin de fer ou à personne autre. Tenant compte de tout cela, je vous dirai, messieurs, que je ne veux pas presser l'affaire, je vais laisser la chose entre vos mains. Mais il me faut vous dire une autre chose. On a dit ici, ce matin, que la Commission des chemins de fer avait à l'heure actuelle des inspecteurs qui faisaient l'inspection des chaudières. C'est une erreur. Elle a des inspecteurs qui vont faire l'inspection des chaudières en cas d'accidents et la chose ne se pratique pas couramment. Maintenant, je ne dis pas cela dans le but de critiquer.

M. NESBITT: M. Blair dit que les inspecteurs font l'inspection des chaudières de locomotives en général.

M. LAWRENCE: J'affirme qu'ils ne le font pas.

M. BLAIR: J'ai fourni au comité les renseignements que je tiens de notre chef de l'exploitation. La Commission a quatre inspecteurs. Deux sont inspecteurs d'accidents et les deux autres sont des ingénieurs mécaniciens, et ces quatre inspecteurs

font de temps à autre les inspections en question. M. Lawrence dit qu'ils ne font pas ces inspections. Je ne peux déclarer autre chose que notre chef de l'exploitation dit qu'ils les font et que, de temps à autre, ils font leurs rapports à la Commission.

M. MACLEAN: Nommez de nouveaux inspecteurs si on le juge à propos.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le vœu du comité que cet amendement soit adopté à l'effet d'augmenter le nombre des inspecteurs? On a discuté la chose pendant presque toute la matinée.

M. BEST: Nous avons parmi nous un monsieur qui représente l'association internationale des machinistes et à notre avis il est important qu'il soit entendu.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous allons l'entendre quelques minutes.

M. LOGUE: Je suis ici pour remplacer M. McClelland, le second vice-président de l'association internationale des machinistes qui, malheureusement, n'a pu venir aujourd'hui. Je veux dire qu'actuellement, sur toutes les lignes sur lesquelles j'ai été en service, on ne fait pas l'inspection des locomotives. Je n'entends pas dire que c'est la faute de la Commission; c'est probablement parce qu'antérieurement, les commissaires n'étaient pas complètement renseignés sur les conditions relatives à la force motrice. L'automne dernier, alors que les chemins de fer ont si piètrement échoué dans la manutention du trafic du pays, la situation s'est dévoilée plus que jamais aux yeux du public, et nous avons cru que le temps était opportun de stimuler l'intérêt public. Ces modifications ont été présentées par les fraternités de chemins de fer agissant à la connaissance des machinistes. Nous avons abordé la question séparément, et je crois que les machinistes ont recommandé certaines modifications, mais en tout temps et étant donné la tournure des événements dans le moment, je vous demanderais, monsieur le Président, si M. Blair y consentait, de discuter la question avec les fraternités de chemin de fer et avec les machinistes. Si les fraternités de chemin de fer et les machinistes peuvent démontrer la nécessité de ces modifications par des témoignages d'un caractère technique, je crois que nous arriverions à une entente qui nous conduirait au but visé et apporterait une solution au problème.

Le PRÉSIDENT: Alors il est entendu que les modifications ne sont pas apportées au bill par le comité.

M. JOHNSTON, C.R.: Le bill reste tel qu'il est sans ces modifications.

Le comité s'ajourne à vendredi.

PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

25 mai 1917.

Le comité se réunit à 11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Il y a quelques jours nous avons entendu, par l'entremise de M. Hawkins, les marchands de bois du Canada, et j'apprends qu'un certain nombre d'entre eux sont présents ce matin et ont demandé à être entendus de nouveau au sujet de l'article 331; ils ont promis de ne pas prendre au delà de vingt minutes pour leurs dépositions. Est-ce le désir du comité que l'étude de l'article 331 soit rouverte?

Adopté.

M. FRANK HAWKINS: Monsieur le Président et messieurs, lorsque je me suis présenté devant vous, le 10 de ce mois, j'étais venu vous exposer les vues des marchands de bois sur ce qu'ils considéraient être une question d'une importance vitale. Voici ce dont il s'agit: A l'heure actuelle, le poids de la preuve dans une cause d'augmentation de tarif de chemin de fer, devant la Commission des chemins de fer, incombe au public. Nous demandons que l'on ajoute à l'article 331 une clause portant que lorsqu'une ligne de chemin de fer dépose un tarif augmentant ses taux et que quelqu'un du public ou quelque corporation s'y oppose, la cause sera inscrite pour audition et que le chemin de fer soit tenu de justifier cette augmentation. La question des taux de transport de marchandises est de haute importance pour le public, et lorsque je vous affirme que les augmentations survenues dans les tarifs sur le transport du bois devient une charge pour le public, je n'exagère pas. Il y a un an, en février dernier, les chemins de fer se sont présentés avec une demande pour des augmentations de leurs taux qui s'élevaient à un demi-cent par cent livres sur toutes les expéditions à l'est de Fort-William, ou, si l'on prend le volume total des expéditions de bois de l'an dernier, une augmentation de $885,000. Avant l'entrée en vigueur de ce tarif, les chemins ont demandé à la Commission des chemins de fer une autre augmentation de 15 pour 100 sur les taux. Nous ne voulons pas mettre les chemins de fer en état de ne rien faire, mais lorsque je vous apprends que cette hausse de 15 pour 100 dans le taux de transport des marchandises au Canada représente une augmentation de quelque chose comme $39,000,000 par année, vous verrez que la situation devient d'une gravité exceptionnelle.

Le PRÉSIDENT: Quelle partie de cette somme représenterait l'augmentation des taux sur le bois?

M. HAWKINS: Dans les environs de $900,000 par année.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous un projet de modification?

M. HAWKINS: La modification que nous souhaitons se trouve à la page 29 du rapport annuel de l'Association des Marchands de bois du Canada pour 1917.

Le PRÉSIDENT: La recommandation se lit comme suit (lisant):

> " Tout tarif spécial de transport des marchandises d'une compagnie de transport quelconque (soumises à sa juridiction) qui dorénavant est déposé entre les mains de la Commission des chemins de fer, auquel s'oppose un individu, une compagnie ou une autre partie intéressée, qui proteste officiellement, soit avant ou après la date de mise en vigueur ci-mentionnée, contre l'adoption dudit tarif, doit, à la discrétion de la Commission, être désavoué, jusqu'à

l'expiration de telle période que fixera la Commission, après avoir entendu les témoignages produits en faveur de l'adoption ou contre l'adoption de ce tarif. La Commission peut de son propre gré, sans protestation ou plainte de la part d'autres, désavouer tout pareil tarif, ou une partie de ce tarif, sans entendre de témoignages à l'appui ou contre le tarif.

Dans tout tarif spécial dont les taux qu'il renferme sont augmentés, le poids de la preuve établissant que,

(*a*) les anciens taux sont insuffisants, ne donnent pas satisfaction et sont impraticables.

(*b*) qu'un plus fort revenu du service des marchandises s'impose et est nécessaire, et les raisons à cet effet:

incombe à la compagnie ou aux compagnies, à son ou ses représentants, qui déposent ce tarif."

M. HAWKINS: C'est la question que nous voulons soumettre.

M. NESBITT: Vous pouvez la ramener à ceci que le poids de la preuve retombera sur les chemins de fer pour la justification de l'augmentation.

Le PRÉSIDENT: C'est là le résumé et la substance de votre argumentation, c'est-à-dire, que le poids de la preuve incombe au chemin de fer au lieu de retomber sur l'expéditeur?

M. MACDONELL: Pourquoi ne pas laisser la chose à la Commission des chemins de fer, comme vous la laissez au tribunal?

M. HAWKINS: Pour la raison que nous sommes toujours placés dans cette situation. Je vais vous le faire voir par un exemple bien simple. Supposons que je suis à me promener en ville et qu'un individu me saute à la gorge. Citoyen paisible, respectueux des lois, au lieu de le rosser, je le fais arrêter; le lendemain, en correctionnelle, le magistrat me dit: "Maintenant, pourquoi cet homme vous a-t-il saisi à la gorge?" et comme je ne peux le prouver, il me dit: "Votre cause est perdue," et je suis condamné aux frais. C'est précisément ce qui arrive chaque fois que nous nous présentons devant la Commission. Le poids de la preuve nous incombe.

L'hon. M. COCHRANE: Mais la loi ne fera retomber le poids de la preuve sur personne. Que la Commission soit juge.

Le PRÉSIDENT: La Commission est prête à entendre votre cause.

M. HAWKINS: Il n'y a aucun doute là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Vous présentez entièrement votre cause et la Commission décide contre vous.

M. HAWKINS: Leur décision n'est pas contre nous, mais elle est en faveur de l'adoption du tarif.

M. NESBITT: Quelquefois, cela est contre vous.

M. HAWKINS: Lorsque nous sommes obligés de débourser, oui.

M. MACDONELL: En droit criminel, rien dans la loi ne porte que le fardeau de la preuve doive incomber à quelqu'un. Laissez cela à la Commission qui décidera de la chose, au cours de l'audition, selon les règles bien connues.

M. HAWKINS: Si nous pouvions porter cette cause en cour criminelle, nous gagnerions.

L'hon. M. COCHRANE: Je ne pense pas que vous gagneriez toujours, parce que les frais d'exploitation des chemins de fer se sont accrus considérablement au cours des quelques dernières années. Par exemple, il vous faut payer une locomotive plus du double du prix en cours il y a trois ou quatre ans, et de même dans le cas des wagons, le prix est augmenté.

Le PRÉSIDENT: Vos remarques laissent entendre que la Commission n'agit pas avec justice.

M. HAWKINS: Non, nous ne voulons pas du tout porter cette accusation, mais nous disons que lorsque les compagnies de chemin de fer demandent une augmentation de taux elles devraient être en mesure de justifier leur demande. Voilà notre version.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que nous ne devrions pas intervenir ni faire tomber le poids de la preuve sur personne.

M. HAWKINS: Mais assurément dans l'intérêt public, lorsque nous avons un cas...

L'hon. M. COCHRANE: Je ne crois pas que cela vous fasse aucun tort de soumettre votre cas et de permettre aux compagnies de chemins de fer de soumettre le leur; personne n'en profite d'aucune façon.

M. NESBITT: Il semble qu'il soit plein de bon sens que quand les compagnies de chemins de fer demandent au Conseil une augmentation de taux, elles doivent justifier leur demande. C'est raisonnable. Si le premier venu demandait l'abaissement d'un taux, il serait certainement tenu de donner une raison à cette demande.

Le PRÉSIDENT: Le bureau accorderait-il aux chemins de fer un certain taux sans se croire justifié de ce faire?

M. NESBITT: Je crois que la compagnie de chemin de fer aurait à donner la raison de cette augmentation avant de l'obtenir du bureau.

M. HAWKINS: Les augmentations suivent les augmentations, non seulement pour les taux mais encore pour les minimums de chargement et pour le service de wagons. et cet état de choses finit par devenir un fardeau.

Le PRÉSIDENT: M. Booth aurait peut-être quelque chose à dire là-dessus.

M. HAWKINS: M. Booth et les autres messieurs sont ici pour appuyer tout ce que l'on vous soumet. La résolution que nous avons déposée devant le comité a été, je puis dire, adoptée depuis 1912 à chaque réunion annuelle. Comme on avait annoncé que l'on se proposait de reviser la loi des chemins de fer, cette même résolution qui avait été adoptée d'année en année sans aucun amendement, a été adoptée à l'unanimité par les marchands de bois à leur assemblée annuelle.

Le PRÉSIDENT: Vous déclarez simplement dans cette résolution que le bureau de la Commission des chemins de fer agit mal envers vous comme corps.

M. HAWKINS: Ce n'est pas ce que je dis. Nous affirmons que si les chemins de fer demandent une augmentation de taux, c'est à eux de se présenter devant le bureau et de justifier leur réclamation. Nous sommes disposés à leur faire obtenir la somme à laquelle ils ont droit. Nous n'avons aucune idée d'enlever rien que ce soit aux chemins de fer, et par cette résolution nous ne faisons que rechercher la protection du public. La nouvelle disposition que nous proposons n'a pour objet d'enlever aux chemins de fer aucun avantage ni d'affaiblir leur situation. Si les chemins de fer sont en état de prouver le bien fondé de leur demande, le bureau se montrera absolument favorable à leur réclamation.

M. SINCLAIR: Vous avez parfaitement raison en affirmant que les chemins de fer doivent expliquer leur situation. Tout le monde le reconnaît. Il s'agit simplement de savoir si nous devons créer une loi les obligeant à donner cette explication ou à laisser l'affaire entre les mains du bureau. Nous pouvons croire que ce dernier leur demande d'expliquer leur demande, tout comme il exigerait de n'importe qui s'adressant à lui de prouver que l'objet de sa demande est fondé; mais si nous sortons de nos attributions pour créer des règlements spéciaux à l'intention du gouvernement ou du bureau dans le cas qui nous occupe, comment agira-t-on pour tout ce que nous laissons à sa discrétion?

M. HAWKINS: Il s'agit ici de la protection du public.

M. MACDONELL: Tout est affaire de protection publique.

M. JOHNSTON, C.R.: On peut toujours s'adresser au bureau et lui demander, en vertu du paragraphe 4, de suspendre le tarif.

M. HAWKINS: Nous pouvons certainement faire ceci, mais une fois le tarif en force, il n'a jamais été possible d'en agir ainsi.

M. CARVELL: Ne serait-ce pas faire le renversement de la politique du gouvernement depuis les dernières dix-huit années que d'adopter cette résolution? Nous avons créé la Commission des chemins de fer et avons confiance en cette institution; si d'un autre côté nous n'avions pas confiance en elle, il nous serait facile de créer une commission qui nous conviendrait, mais si nous enlevons à la Commission le

ANNEXE No 2

contrôle de cette question, pourquoi en aurions-nous une? Ne détruisons-nous pas l'objet de la loi?

M. HAWKINS: Non, nous renforcissons les attributions de la Commission, nous l'aidons à atteindre le but qui a présidé à sa création, à savoir la protection des intérêts publics.

M. MACDONELL: Alors, quand arriverait la question de faire des diminutions de tarif, c'est sur vous que retomberait le fardeau.

M. HAWKINS: Je suis parfaitement d'avis d'inclure ce proviso. Nous ferons donner la raison de toute diminution.

M. NESBITT: Que dites-vous du paragraphe 3 qui dit:

> "S'il arrive que tout tel tarif spécial de transport augmente les droits précédemment approuvés en vertu de cette loi, la compagnie doit pareillement soumettre et publier ce tarif 30 jours avant la date à laquelle ce tarif doit entrer en vigueur."

M. HAWKINS: Cela cadre avec la règle de conduite que l'on a adoptée.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous gardez un œil sur les tarifs.

M. HAWKINS: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Et à la publication d'un nouveau tarif, si vous croyez avoir quelque sujet de plainte vous vous adressez à la Commission?

M. HAWKINS: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Et la Commission peut régler cette affaire?

M. HAWKINS: Oui.

M. CARVELL: N'ai-je pas raison de dire que vous nous demandez de décider d'avance de ce que la Commission devra faire en ce cas, et que vous ne laissez à cette dernière que le pouvoir de mettre nos décisions au dossier?

M. HAWKINS: Ce n'est pas tout à fait cela.

M. CARVELL: Vous n'en demandez pas tant que cela?

M. HAWKINS: Non, je n'irais pas avec vous jusque-là. Je suis prêt à déclarer que la simple clause que nous vous demandons d'insérer dans cette loi donne tout pouvoir exécutif au bureau des commissaires des chemins de fer à l'effet que, advenant le cas où il aurait à régler une affaire de controverse entre les expéditeurs et les compagnies de transport, la partie qui ferait la plainte aurait à donner la raison de sa plainte. Nous n'en demandons pas davantage, et il nous semble que nous ne demandons rien que de juste et de raisonnable. Nous avons en vue l'intérêt du public et notre proposition ne met les chemins de fer dans aucune difficulté de quelque façon, voie ou moyen que ce soit.

M. MACDONELL: Si vous en agissez ainsi au sujet des marchands de bois, il vous faudra le faire dans tous les cas.

M. HAWKINS: C'est le public qui est intéressé dans cette affaire, et il s'agit ici de chaque tonne de marchandises expédiée au pays. J'attirerai votre attention sur le fait que l'Association Canadienne des Manufacturiers a adopté une résolution qui dit:

> "Qu'il soit résolu que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux soit prié d'amender la loi des chemins de fer de façon à investir le bureau des commissaires des chemins de fer du pouvoir de suspendre, soit à la suite d'une plainte soit de son propre mouvement, la mise en vigueur de tout tarif ou règlement pour une durée suffisante afin d'être en état de s'enquérir à fond de l'affaire, puis d'émettre telle ordonnance qui lui paraîtra convenable au cours de procédures entamées après la mise en vigueur du tarif; le fardeau de la preuve devant tomber sur la compagnie de transport à l'effet de montrer que l'augmentation de tarif ou le règlement est juste et raisonnable."

C'est le règlement. On y demande la même chose que nous, à savoir que le fardeau de la preuve retombe sur le chemin de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Savez-vous combien de tarifs sont soumis à la Commission par jour?

M. HAWKINS: Je suppose que ce nombre va dans les mille.

M. JOHNSTON, C.R.: Et que bon nombre de ces tarifs comportent des augmentations?

M. HAWKINS: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Et ceux qui s'opposent à ces tarifs ont à eux trente jours pour se présenter devant le bureau et lui demander de les entendre. Supposons que le bureau accorderait une enquête pour chaque tarif, comment arriverait-il à s'acquitter de son travail? Ce serait impossible.

M. HAWKINS: Si la compagnie est raisonnable et si les augmentations sont justes, ils le paieront.

M. CARVELL: Je suppose qu'un des effets serait que les compagnies de chemin de fer fissent moins de tarifs?

M. HAWKINS: Quant à ça, je ne puis dire, mais cela semble dur pour les marchands de bois; surtout vu que le commerce du bois a souffert si souvent et souffrira de nouveau par suite d'augmentations dans les taux.

M. CARVELL: Mais tous ces tarifs sont publiés 30 jours avant de devenir effectifs.

M. HAWKINS: Il n'y a pas de doute que les chemins de fer se conforment à la loi.

M. CARVELL: Tout homme dans le commerce a toute facilité, il me semble, d'être averti d'un changement projeté dans le tarif.

M. HAWKINS: Les grands expéditeurs reçoivent les taux directement de la *Freight Traffic Association.*

M. CARVELL: Alors ces listes sont publiques. D'après cette loi, vous avez un délai de 30 jours pour faire vos objections à la Commission; n'est-ce pas raisonnable?

M. HAWKINS: Nous ne nous plaignons pas de cela. Voici: nous demandons simplement d'ajouter à la clause 331 une condition qui met sur les chemins de fer, lorsqu'ils font la demande d'une augmentation des taux, le fardeau de justifier leur requête.

Le PRÉSIDENT: Peut-être certains des messieurs qui vous accompagnent aimeraient à s'exprimer, M. Hawkins.

Le sénateur EDWARDS: Je ne sais pas si c'est bien d'exprimer mon opinion ici...

Le PRÉSIDENT: Certes, ce sera très bien.

Le sénateur EDWARDS: Parce que ce bill viendra devant le comité du Sénat et là je devrai le traiter selon ses mérites. Je ne sais pas si je devrais me mêler à la discussion.

M. NESBITT: Si le bill ne dit pas clairement que lorsque c'est le chemin de fer qui demande l'augmentation, il doit être tenu de justifier sa demande, je pense que nous devrions l'y mettre clairement. Cela me semble raisonnable.

L'hon. M. COCHRANE: Il n'y a pas d'objection à cela. Lorsque les marchands de bois demandent une réduction ils doivent aussi la justifier.

M. HAWKINS: Nous y consentons. Toute demande adressée à la Commission doit être justifiée par la personne ou la compagnie qui fait la demande.

L'hon. M. COCHRANE: Je propose un amendement à cet effet.

M. NESBITT: Dans le cas contraire, quiconque demande une réduction doit justifier cette demande. Je crois que M. Johnston pourrait esquisser un amendement.

M. BLAIR: Comme j'ai dit, tout ce que l'expéditeur est tenu de faire, s'est d'exposer une légère cause *prima facie* et le fardeau incombe aux chemins de fer. Le changement de la loi ne modifiera pas la façon de procéder, que je sache, à un degré notable.

M. NESBITT: Si cela ne modifie pas la façon de procéder, M. Blair, n'est-ce pas bien de le déclarer clairement?

M. BLAIR: Quelle est la suggestion?

M. NESBITT: A ce que je comprends, c'est qu'au cas où un chemin de fer demande une augmentation des taux, il doit dans sa demande justifier cette augmentation. Je ne sais pas si la clause ne dit pas cela clairement; mais sinon elle le devrait.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que M. Johnston esquisse un amendement.

ANNEXE No 2

L'hon. M. Cochrane: A l'effet que le fardeau de la preuve incombera à la personne qui demande une augmentation ou une diminution dans les taux.

Le Président: Que des personnes qui demandent à la Commission une augmentation ou une diminution dans les taux doivent justifier cette demande.

M. Macdonell: A lui le fardeau.

M. Carvell: Je voudrais savoir l'effet de tout ceci. Nous savons que dans l'exploitation d'un chemin de fer ils trouvent nécessaire de déposer des tarifs spéciaux pour un certain article, et cela se fait constamment. Or, si la compagnie du chemin de fer est tenu de se justifier, à qui la Commission servira-t-elle l'avis? Naturellement, ils doivent justifier la chose devant la Commission, mais quelqu'un d'autre devrait être averti afin de pouvoir exposer l'opposition à cette requête.

L'hon. M. Cochrane: Nous ne dérangeons rien à cela. Ils seraient avertis.

Le Président: Ils auraient 30 jours d'avis en vertu de l'article tel que couché.

M. Nesbitt: L'amendement proposé ne dérangerait rien du tout à cela. L'avis régulier se ferait.

M. Johnston, C.R.: Cela dérangerait de cette manière: automatiquement un grand nombre de ces tarifs entrent en vigueur tous les jours sous demande et sous audition formelle. Si vous allez forcer ou les compagnies qui exploitent le bois—

M. Nesbitt: Est-ce la Commission qui les met en vigueur?

M. Johnston, C.R.: Ils entrent en vigueur d'après le bill après trente jours d'avis. Dans cet intervalle, ceux qui s'opposent à ce tarif ont tout le temps voulu pour exposer leur cause. S'ils ne le font pas le tarif entre en vigueur. Si vous allez stipuler que chaque fois qu'il y a modification d'un tarif il faut une audition et le fardeau incombe à un parti ou à l'autre, vous allez multiplier à l'infini le nombre de requêtes envoyées à la Commission et vous allez mettre sur la Commission un fardeau qu'aucune commission, il me semble, ne saurait endurer.

M. Carvell: Voilà la difficulté. Une partie de la Commission devrait siéger constamment pour écouter les officiers des chemins de fer.

M. Hawkins: Mais seulement dans les cas où il y avait opposition au tarif.

M. Carvell: Oh, non; c'est la loi telle que stipulée dans l'article 331.

M. Hawkins: Je ne suis pas instruit dans la loi, mais la portée de notre requête c'est que lorsqu'un tarif est déposé par une compagnie de chemin de fer ou par les compagnies de chemin de fer...

M. Blair: Et il y en a des centaines et des milliers.

M. Hawkins: ...rencontre quelque opposition, la cause sera inscrite pour audition, et le chemin de fer qui demande l'augmentation sera tenu de justifier cette augmentation.

M. Carvell: S'il y a opposition?

M. Hawkins: Oui.

M. Carvell: C'est la loi telle que stipulée dans l'article 331.

M. Hawkins: Le fardeau aujourd'hui est sur le peuple et non sur le chemin de fer.

M. Carvell: Iriez-vous jusqu'à dire qu'avant de mettre en vigueur un tarif quelconque la compagnie de chemin de fer devrait être forcée de justifier cette hausse de quelque manière

M. Hawkins: Pas du tout. Le simple fait de déposer cette requête chez la Commission notifie amplement le grand public. Jamais nous ne consentirions à charger de la sorte un chemin de fer.

M. Carvell: Vous seriez satisfaits si l'on ajoutait une clause à l'effet que les tarifs entrent en vigueur après trente jours s'il n'y a pas eu opposition.

M. Hawkins: Même avant ou après la date de l'entrée en vigueur du tarif.

M. Carvell: Vous ne voulez une audition que lorsque quelqu'un notifie la Commission de son opposition?

M. Hawkins: Précisément.

M. Nesbitt: On vous a accordé cela à l'heure qu'il est.

M. HAWKINS: En même temps le fardeau de la preuve doit incomber à la personne qui présente la requête. C'est-à-dire qu'une demande de réduction—chose dont jamais de ma vie je n'ai entendu parler, venant du peuple—doit être justifiée de la même manière.

M. SINCLAIR: Avez-vous connaissance d'un seul cas où un tarif opposé fut mis en vigueur sans quelque preuve?

M. HAWKINS: Je n'ai pas bien saisi.

M. SINCLAIR: Vous dites que le fardeau de la preuve doit incomber à la compagnie lorsqu'on fait des augmentations. Avez-vous connaissance d'un cas où la Commission des chemins de fer a ratifié une augmentation des taux, lorsqu'il y avait opposition, sans recevoir du chemin de fer des preuves suffisantes pour démontrer la nécessité de cette hausse?

M. HAWKINS: Non. Il n'est que juste de dire, il me semble, qu'à chaque occasion où le public proteste la Commission accorde une audition. Nous n'avons pas de difficulté là-dessus.

Le PRÉSIDENT: La Commission tient la séance.

M. HAWKINS: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Et ils écoutent les objections qui peuvent se faire contre les taux, n'est-ce pas?

M. HAWKINS: Oui. Mais voici notre position: c'est une impossibilité physique pour les expéditeurs de démontrer pourquoi les chemins de fer ne devraient pas obtenir une augmentation. Voilà notre situation à chaque fois.

M. SINCLAIR: Il me faudrait pas vous demander de le faire. Je ne puis concevoir que lors d'une dispute la Commission agisse sans quelque preuve qui justifie sa démarche.

M. HAWKINS: Les deux côtés exposent leur cause. Il n'y a pas de doute là-dessus. Nous nous plaignons d'aucune injustice de la part de la Commission des chemins de fer. Mais ce que nous disons bien, c'est que lorsqu'un chemin de fer ou la *Freight Traffic Association,* qui est une combinaison de toutes les voies ferrées, et, en passant, permettez-moi de dire qu'il n'existe aujourd'hui aucune concurrence dans les taux, au Canada, bien que fréquemment nous entendions parler de cette concurrence entre les chemins de fer—lorsque cette association dépose un tarif qui augmente les taux, et que ce tarif est combattu par les expéditeurs, les chemins de fer devraient être tenus de justifier leur requête.

Le PRÉSIDENT: Ils la justifient sûrement, ou la Commission n'approuverait pas le taux. Laissons un moment à M. Blair pour nous expliquer ceci.

M. BLAIR: Monsieur le Président, à mon sens, le procédé, et le procédé invariable de la Commission, c'est, comme je l'ai déjà dit devant ce comité, que lorsque des objections sont présentées contre un tarif spécial qui entre en vigueur à telle ou telle date, le seul fardeau, la seule chose que la Commission exige du requérant, de l'expéditeur, ou de qui que ce soit, c'est d'exposer une cause quelque peu fondée avant que la Commission n'oblige la compagnie à faire connaître pour quelle raisons ce taux devrait être augmenté ou cette augmentation autorisée. Comme je l'ai déjà dit au comité, également, la Commission est très indulgente là-dessus. Par exemple, si un expéditeur déclare qu'il a signé un contrat basé sur l'ancien taux, cela satisfait aux exigeances de la Commission et la Commission dit au chemin de fer: Vous devez justifier l'augmentation que vous demandez. Voilà de quelle manière la Commission procède.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les pouvoirs de l'expéditeur gagneront si l'amendement tel que suggéré est inséré dans le bill?

M. BLAIR: Je ne le crois pas. Je demanderai au comité, monsieur le Président, s'il veut bien, avant de modifier cette clause, me remettre un schéma de l'amendement proposé afin que j'en puisse parler avec notre principal préposé au trafic et avec la Commission, et m'adresser au comité avant la passation finale de cet article.

L'hon. M. COCHRANE: Cela sera satisfaisant.

M. CARVELL: Je ne serais peut-être pas ici lorsqu'on reprendra la discussion de cette clause. Je n'aurais aucune objection à insérer dans cet article une clause à l'effet que le fardeau de la justification d'un taux proposé et combattu doit incomber à la compagnie de chemin de fer ou à la personne qui fait la demande. Je crois que cela ne change rien à la manière dont les choses se sont toujours passées. J'apprécie comme raisonnable l'attitude de M. Hawkins. Une compagnie de chemin de fer demande l'augmentation d'un taux et elle doit pour cela donner une raison. Si la personne qui s'oppose était obligée de démontrer, avant coup, la non nécessité du changement, je comprends qu'elle serait placée dans un grand désavantage, tandis que ceux qui demandent une hausse du taux ont tous les renseignements à leur disposition et peuvent facilement fournir des preuves à l'appui de leur requête si ces preuves existent. Je ne m'oppose pas à tout cela, mais je m'opposerais sérieusement à ce qu'on mette dans cette loi une clause qui stipule que chaque fois que la compagnie de chemin de fer demande une augmentation dans les taux il doit y avoir une audition et un jugement conséquent.

M. HAWKINS: Vous venez d'exposer entièrement tout ce que nous demandons.

Le PRÉSIDENT: Très bien alors, M. Hawkins, M. Johnston esquissera un amendement touchant les aspects suggérés.

M. HAWKINS: Et nous pourrons voir le schéma de l'amendement?

Le PRÉSIDENT: Certainement. Maintenant nous étudierons les clauses qui ne suscitent aucune dispute, et nous en passerons le plus possible ce matin. L'honorable M. Lemieux qui propose un autre amendement n'est pas ici.

Article 392.—" Offenses, pénalités et autre responsabilité ".

M. JOHNSTON, C.R.: Ceci est une clause nouvelle dont l'intention est de conférer à la Commission de plus grands pouvoirs dans l'imposition des pénalités, et de rendre ces dernières plus efficaces.

M. CARVELL: Voilà qui est sérieux et je demanderais au comité de regarder un moment le paragraphe 2 où il est dit que le surintendant d'une compagnie sera coupable, tout comme le président, le vice-président, le directeur et le gérant-directeur, de toute infraction des ordonnances de la Commission. Je comprends fort bien que le chef d'une compagnie soit sujet à toute ordonnance de la Commission et passible de punition s'il néglige ou refuse d'obéir à cette ordonnance. La difficulté, toutefois, c'est que dans l'exploitation d'un chemin de fer le surintendant n'est pratiquement qu'un simple employé de la compagnie de chemin de fer. Je comprends que le surintendant, d'après cette clause, telle qu'elle est écrite, peut obtenir l'immunité de la punition en déclarant " j'ai fait de mon mieux pour obéir à l'ordonnance; mais mes supérieurs ont contremandé mes ordres." Mais cela met le surintendant dans une position très difficile parce que s'il jette la responsabilité sur ses supérieurs ils en tiendront peut-être compte en sa défaveur; et j'hésiterais à voter pour cette clause tant qu'elle porte le mot " surintendant ".

L'hon. M. COCHRANE: Vous croyez qu'on devrait le biffer?

M. CARVELL: Je trouve que cela va trop bas; car, après tout, le surintendant a très peu à dire sur les questions d'administration; il n'a qu'à exécuter les instructions de ses chefs. L'article 3 est très bien, à mon avis.

L'hon. M. COCHRANE: Et vous proposez de biffer le mot " surintendant "?

M. CARVELL: Je le propose à la considération du comité.

L'hon. M. COCHRANE: Je trouve qu'il y a quelque chose dans ce que vous dites.

Le PRÉSIDENT: M. Blair, que dites-vous de la suggestion de biffer "surintendant"?

M. BLAIR: Je n'ai pas d'instructions spéciales à ce sujet.

L'hon. M. COCHRANE: Ce n'est pas une question spécialement pour la Commission; nous sommes aussi qualifiés que la Commission pour en décider.

M. W. L. BEST: Si vous biffez "surintendant" pourquoi pas tous les autres du chemin de fer et dire que vous ne pouvez poursuivre personne pour infraction d'une ordonnance de la Commission? Le surintendant du Pacifique-Canadien, par exemple, à partir d'Ottawa, a juridiction depuis Montréal jusqu'à la rivière La-Craie sur la voie principale ainsi qu'un nombre de lignes secondaires; il commande avec autorité. C'est l'homme qui est pratiquement responsable aux directeurs et au président.

L'hon. M. COCHRANE: Encore doit-il suivre leurs instructions.

M. BEST: Il est responsable aussi et c'est lui qui peut décider ce qui devrait être fait et ce qui ne devrait pas être fait et advenant le cas où la loi lui défend de faire telle ou telle chose il peut dire aux directeurs que cette démarche est contre la loi s'ils veulent l'y commettre.

M. CARVELL: Mais le surintendant de district ou le surintendant local?

M. BEST: Le terme "surintendant" pourrait s'appliquer au surintendant général ou au surintendant de district et voilà pourquoi je m'oppose à ce qu'on le biffe. Il y a peut-être trois ou quatre surintendants sous les ordres du surintendant général. Cela me serait égal si on modifiait le paragraphe pour que le subordonné, fût-ce le surintendant de division ou le chef du mouvement, car on appelle souvent sous-surintendant le chef du mouvement, et je n'ai pas d'objection à dire que cet homme ne devrait pas être poursuivi; mais le surintendant général devrait être passible de poursuite parce qu'il a le pouvoir et c'est l'homme qui pratiquement administre la loi dans la compagnie de chemin de fer pour ce qui est de cette juridiction.

M. CARVELL: Vous vous connaissez mieux que moi en chemin de fer; mais n'est-ce pas un fait que le surintendant général pratiquement ne fait qu'exécuter les ordres de son président ou du bureau de direction?

M. BEST: Mais c'est lui qui propose le montant des allocations, et l'administration du chemin de fer et il a le pouvoir de mettre en vigueur les ordonnances de la Commission.

M. PELTIER: M. Best parle pour lui seul dans cette affaire.

M. CARVELL: Il y a donc sur cette question disparité d'opinion entre les représentants des fraternités.

M. PELTIER: Il n'y a pas de division; seulement nous ne prenons pas part à la discussion.

M. CARVELL: Je sais que lorsque je m'adresse au surintendant pour obtenir quelque chose, on me dit invariablement qu'il faut aller au bureau chef, que le surintendant n'a pas le pouvoir de faire ce que je demande; mais lorsque je m'adresse au bureau chef, il y a tout de suite action. Ceci ne devrait pas inclure le surintendant de division.

M. BEST: Cela est fort naturel; mais dans bien des cas, lorsque nos hommes se plaignent au surintendant, il répond: "Je dois le faire parce que la Commission l'ordonne". Parfois il jette le blâme là où il ne devrait pas.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Fairweather fait remarquer que le mot "et" devrait être "ou" dans l'avant-dernière ligne. Comme c'est là, le surintendant peut être acquitté si l'on démontre qu'il a pris tous les moyens convenables et nécessaires d'exécuter cette ordonnance, et si l'on démontre également qu'il n'était pas en faute.

M. CARVELL: Cela ne règle pas la question.

M. JOHNSTON, C.R.: S'il montre qu'il a dû suivre les instructions du directeur gérant, n'est-ce pas que cela satisferait la Commission?

M. CARVELL: Je ne sais pas; les règlements des chemins de fer sont si stricts que le surintendant de division ne se sentira-t-il peut-être pas en liberté de dire qu'il exécutait des instructions.

Le PRÉSIDENT: Ce ne serait pas le cas du surintendant général.

M. CARVELL: Je ne m'opposerais pas à ce que le surintendant général soit spécifié.

M. NESBITT: A moins qu'il ne déclare qu'il a pris toutes les précautions nécessaires.

ANNEXE No 2

M. CARVELL: Cela lui laisserait encore la responsabilité ou l'obligerait à la rejeter sur l'administration.

L'hon. M. COCHRANE: Je pense que j'aimerais mieux le biffer entièrement.

M. JOHNSTON, C.R.: Biffez les mots "et surintendant".

M. CARVELL: Je propose, secondé par le ministre des Chemins de fer que les mots "et surintendant" soient biffés dans la 15e ligne.

M. NESBITT: Avant de biffer cela, monsieur le ministre, pour ce que je connais des chemins de fer, l'effet de ce que vous voulez faire sera de détruire en grande partie la valeur de l'article. Le surintendant, après tout, est pratiquement le maître, autant que le lui permettent ses supérieurs, dans sa division. Je ne trouve pas la suggestion pratique.

L'hon. M. COCHRANE: Vous voulez faire incomber la responsabilité aux fonctionnaires responsables du chemin de fer, et il n'est pas un fonctionnaire responsable, seulement pour ce qui concerne l'exécution des instructions qu'il reçoit.

M. NESBITT: N'est-ce pas un fait qu'une moitié des transactions d'un chemin de fer est dans la juridiction du surintendant sans qu'il consulte l'administration?

L'hon. M. COCHRANE: Il n'y a pas de doute qu'il doit mener les choses d'une certaine manière; mais pour ce qui est de désobéir aux ordonnances de la Commission, je crois qu'il faut punir les chemins de fer, et non le fonctionnaire.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le comité désire que les mots "et surintendant" soient—et il y a une autre suggestion, par M. Johnson, que le mot "et" soit inséré avant les mots "directeur-gérant" à la cinquième ligne du paragraphe 2.

M. JOHNSTON, C.R.: Alors cela se lira "et tout directeur et directeur-gérant".

Article adopté tel qu'amendé.

M. NESBITT: Par le paragraphe 3 de l'article 302, vous imposez une peine au maire, préfet, ou autre chef d'une corporation municipale, et à chaque membre du conseil; quel pouvoir avez-vous de faire cela?

M. JOHNSTON, C.R.: Nous légiférons sur les chemins de fer.

M. CARVELL: Nous en faisons un acte quasi criminel, en vertu de ce paragraphe, et je crois que ce parlement jouit d'une juridiction absolue dans ces affaires.

M. NESBITT: Qui mettrait cela en vigueur?

M. CARVELL: Les autorités provinciales.

M. JOHNSTON, C.R.: Elles peuvent le faire.

M. CARVELL: Supposons que le paragraphe menace d'une action civile. Alors je serais d'avis que l'autorité de ce parlement de passer une loi de cette sorte est très douteuse.

M. NESBITT: Lorsqu'une municipalité désobéit aux ordonnances de la Commission, vous en rendez responsable le maire, le préfet, et tous les membres du conseil.

M. CARVELL: Si ce maire, ou ce préfet, ou toute autre personne vote contre la chose que condamne l'ordonnance de la Commission, il n'est pas responsable; il n'est pas en faute. Comme tout autre officier municipal, il peut dire: "J'ai fait tout mon possible pour empêcher que cette offense soit commise". Je crois qu'un tel officier est dans une position totalement différente de celle d'un surintendant de chemin de fer qui est obligé d'exécuter les ordres de ses supérieurs.

Article adopté.

Article 394—Emission des actions et des obligations.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous devrez biffer cet article pour être conséquents avec votre action en faisant disparaître l'article 146 destiné à réglementer les émissions de valeurs. Il est évident que l'article 394 n'est qu'un complément de l'article 146. L'article 146 disparu, l'article 394 devra disparaître également. Vous vous rappellerez,

M. Carvell, qu'à ce sujet nous avons entendu sir Henry Drayton, président de la Commission des chemins de fer.

M. CARVELL: Je me le rappelle maintenant. Je m'opposais fortement aux idées de sir Henry Drayton, mais mes opinions n'ont pas été acceptées.

Le PRÉSIDENT: En tout cas, il est nécessaire de biffer cet article.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, parce qu'il n'est que le complément de l'article 146.

L'article est biffé.

Article 399—Déplacement des voies industrielles.

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article est nouveau.

M. CARVELL: J'aimerais que vous l'appliquiez au ministre des Chemins de fer et que vous le traitiez lui, d'après les dispositions de cet article.

M. JOHNSTON, C.R.: Si vous regardez l'article 188, nous avons là une clause nouvelle, qui dit (il lit):

> "Aucune voie secondaire ou rameau construit conformément à l'un ou l'autre des deux articles précédents ne doit être déplacé sans le consentement de la Commission."

L'article 399 complète cela et spécifie une punition pour le déplacement d'une voie.

M. CARVELL: Cela est très bien.

Article adopté.

Article 402—Constructions non conformes à la loi.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article est exactement tel qu'il était avant, mais il me semble qu'on devrait biffer quelque chose dans le dernier alinéa. Voici comment se lit la condition actuellement (il lit):

> "Pourvu que rien dans cet article ne s'applique à tout pont, tunnel, ou autre construction, au-dessus, en travers ou au-dessous, duquel aucun train, excepté ceux qui sont, en vertu des dispositions de cette loi, exemptés de telles exigeances par la Commission."

J'avoue que je ne comprends pas ce langage; je crois qu'on devrait biffer les mots suivants: "Au-dessus, en travers ou au-dessous duquel aucun train, excepté ceux qui sont, en vertu des dispositions de cette loi." Alors, l'article se lirait:

> "Pourvu que rien dans cet article ne s'applique à tout pont, tunnel ou autre construction exempté par la Commission de telles exigences."

Article adopté tel qu'amendé.

Article 433—Transport par les compagnies de marchandises dangereuses.

M. GREEN: Pourquoi imposer une peine de $200 sur l'individu et de $500 sur la compagnie?

M. CARVELL: La première punition est destinée à décourager les voyageurs de porter des substances explosives sur un train. Si un homme embarque sur un train avec un sac de voyage rempli de substances explosives, et que la compagnie n'en sait

rien, c'est une offense sérieuse. L'autre punition est contre le transport des marchandises.

M. NESBITT: Passons-le.

L'hon. M. COCHRANE: Les deux offenses devraient être punies sévèrement.

Article adopté.

Aticle 437—Statistiques et rapports.

Ne pas fournir des rapports au ministre.

Le PRÉSIDENT: Cet article ne demande que des statistiques et des rapports. C'est une clause qui semble très raisonnable.

M. JOHNSTON, C.R.: Si on considérait cet article de concert avec l'article 358, qui traite du transport par voie d'eau?

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez avoir les statistiques sans contrôle, mais vous ne pouvez pas avoir de contrôle sans statistiques. Ce n'est pas certes trop demander que de vouloir des statistiques. J'ai cité des exemples l'autre jour où des employés du ministère de la Marine, du ministère des Douanes et du ministère des Chemins de fer ont déclaré qu'il leur était impossible de fournir des statistiques convenables parce qu'ils n'avaient pas l'autorité de les obtenir.

M. JOHNSTON, C.R.: Voilà qui est très bien, mais je voudrais que la loi ne soit pas compliquée lorsque nous en aurons fini. Si nous biffions les derniers mots de l'article 358—nous en avons parlé longuement l'autre jour—alors il s'ensuivra que les agents de transport par voie d'eau ne seront pas sujets à la loi.

M. GREEN: Cet article devrait rester en délibéré tant que l'autre n'a pas été étudié.

L'article reste en délibéré.

Article 395—Achat des valeurs de chemin de fer.

La compagnie ne doit pas acheter.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Fairweather propose ce qu'il croit un amendement nécessaire à cette loi: insérer dans le premier article, après les mots "contrairement aux dispositions de cette loi" les mots "ou de la loi spéciale."

M. CARVELL: Oui, cela donne l'autorité.

Amendement adopté.

Article 442—Constables de chemin de fer qui manquent au devoir.

Le PRÉSIDENT: Il y a de la correspondance relative à l'article 442 et si cette question suscite une discussion, nous pouvons la laisser de côté pour le moment.

M. PELTIER: A la page 299 des procès-verbaux du 16 mai, cette correspondance a été imprimée. Il y a un mémoire que tous quatre nous avons signé.

Le PRÉSIDENT: La correspondance couvre 442, 449, 450 et 452.

M. CARVELL: Je n'aime pas le paragraphe 3, et je suppose que c'est parce que j'ai rencontré dans ma pratique personnelle une cause de cette nature. Cela semble dur qu'une personne puisse porter plainte contre un individu qui est à Vancouver pour une offense commise dans la Nouvelle-Ecosse. A ma manière de comprendre ce paragra-

phe, cela peut arriver. Il me semble que vous ne devriez pas aller au delà des limites de la province.

L'hon. M. COCHRANE: Si la faute a lieu dans la Nouvelle-Ecosse c'est là que devrait être logée la plainte.

M. SINCLAIR: Ces mots pourraient être changés et lire " où l'offense a été commise."

M. CARVELL: Je comprends, à cause des animosités locales qui existent souvent contre les chemins de fer, que vous puissiez avoir de la difficulté à obtenir un procès équitable et juste dans la municipalité où l'offense a été commise, mais si vous aviez le droit de tenir le procès dans n'importe quelle municipalité de la province vous éviteriez cette difficulté, il me semble.

L'hon. M. COCHRANE: Je ne vois aucune objection à cela.

M. JOHNSTON, C.R.: Alors l'article se lirait: " Toute offense contre cet article peut être poursuivie et amenée en procès ", et on bifferait les mots " comté, ville, district ou autre juridiction locale."

M. CARVELL: On pourrait être plus explicite et dire " dans tout comté, ville, district, ou autre juridiction locale de la province."

M. JOHNSTON, C.R.: Et ajouter les mots: " où l'offense a été commise."

M. PELTIER: De quoi s'agit-il?

M. CARVELL: De l'endroit où le procès peut être tenu.

M. PELTIER: Au sujet de qui?

M. CARVELL: Un constable de chemin de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Les mots " où passe la voie ferrée " seront biffés.

M. PELTIER: Nous avons certaines objections contre cet article. Je crois qu'il y a d'autres clauses qui traitent des constables. Est-ce que ce ne serait pas bien de laisser cet amendement jusqu'à ce que nous puissions discuter ces articles en bloc?

M. CARVELL: Je suis d'accord.

Le PRÉSIDENT: Vous n'auriez aucune objection à cet amendement.

M. PELTIER: Je n'en sais rien; mais j'espère qu'elles seront toutes modifiées un peu, et la discussion peut toucher à ce sujet.

Article 443.—Offenses diverses.—Pénalité.

M. CARVELL: Est-ce qu'on a jamais suggéré d'augmenter cette pénalité?

L'hon. M. COCHRANE: N'est-ce pas qu'elle est assez forte, $50?

M. CARVELL: Je ne sais pas. Je connais maints endroits où il arrive sur les chemins de fer bien des choses qui ne devraient pas arriver.

L'hon. M. COCHRANE: Qu'est-ce que vous proposeriez?

M. CARVELL: J'aimerais voir augmenter la peine.

L'hon. M. COCHRANE: De combien? Est-ce que cela aurait plus d'effet?

M. PELTIER: Plus la peine est forte plus il est probable que le conducteur sera indulgent avec le coupable.

M. CARVELL: C'est bien; je n'insiste pas.

Article 444.—Pénalités non stipulées ailleurs.

M. JOHNSTON, C.R.: N'est-ce pas raisonnable que les entrepreneurs ou autres gens en rapport avec les chemins de fer soient amenés sous la juridiction de la loi?

M. NESBITT: Pourquoi, M. Johnston? Qu'est-ce qu'un entrepreneur a à faire avec le mouvement des trains?

L'hon. M. COCNRANE: Il doit voir à ce que la chose fonctionne bien, s'il fait des altérations.

M. JOHNSTON, C.R.: L'entrepreneur ne souffre pas à moins de faire quelque chose contraire aux dispositions de la loi.

M. SINCLAIR: Est-ce que ceci a trait aux travaux de construction?

L'hon. M. COCHRANE: L'entrepreneur obtient souvent le droit de faire certaines réparations; s'il ne prend pas les précautions qu'il faut il devrait être puni.

M. CARVELL: S'il laisse des barrières ouvertes, abat des clôtures et ne protège pas la propriété de la compagnie du chemin de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi ne devrait-il pas être sujet à la loi?

M. CARVELL: Je crois qu'il devrait l'être.

M. JOHNSTON, C.R.: Il a été suggéré que le mot "règlements" devrait être ajouté après le mot "ordres" à la septième ligne de cet article. Il se lirait alors "ou aux ordres, règlements ou directions du Gouverneur en conseil". Je pense que ce serait bien, parce que le mot "règlements" est employé à plusieurs endroits.

Article adopté tel qu'amendé.

Article 448.—Procédure.

M. SINCLAIR: Le paragraphe 4—la permission de la Commission est nécessaire lorsque l'amende dépasse $100—est un paragraphe assez important.

L'hon. M. COCHRANE: Je le trouve très bien.

Article adopté.

Article 449.—Nomination des constables de chemin de fer.

M. JOHNSTON: M. Peltier veut parler de cet article et des articles connexes qui suivent.

M. CARVELL: Au cas où je serais absent lorsque le comité reprendra la considération de cet article, je veux donner expression à mes doutes du procédé qui permet aux commissaires de la cour paroissiale dans le Nouveau-Brunswick de nommer un constable pour le service des chemins de fer. Il faut connaître la méthode dont nos commissaires des cours paroissiales sont nommés. Je ne puis mieux expliquer cela au comité qu'à leur raconter l'histoire de ce qui est arrivé, il y a quelques années, à un homme qui s'est rendu à Fredericton pour faire son serment comme juge de paix. Lorsqu'est venu son tour de qualification le greffier a dit: "Je puis lui faire prêter serment, mais Dieu Tout-Puissant lui-même ne pourrait le qualifier". Ces nominations sont données parce qu'un homme vote de telle façon et parce qu'il veut mettre "J.P." après son nom.

Le PRÉSIDENT: Quelle modification proposez-vous?

M. CARVELL: Biffer les mots "ou un commissaire d'une cour paroissiale dans la province du Nouveau-Brunswick".

M. SINCLAIR: Réduisez tout ça à la cour de comté, à deux juges de paix, ou à un magistrat stipendiaire.

M. CARVELL: Je ne trouve pas que cela aiderait, d'avoir deux juges de paix, je n'ai pas d'objection à un magistrat stipendiaire.

Les articles 449, 450, 451, 452 et 453 restent en délibéré.

Article 456.

M. BLAIR: Un des membres du comité m'a parlé à propos de cet article; il est absent et je crois qu'il voudrait vous adresser quelques mots là-dessus avant l'adoption finale. Permettez-moi de demander que cet article reste en délibéré jusqu'à ce qu'il soit présent.

Le PRÉSIDENT: Quel est ce membre?

M. BLAIR: M. Weichel.

Le PRÉSIDENT: Comme M. Weichel aimerait que cet article reste en délibéré jusqu'à ce qu'il soit présent, nous le laissons de côté pour le moment.

Article 461.

M. CARVELL: Je suppose, M. Johnston, que vous avez étudié cet article et vérifié les références, de sorte que tout y est inclus.

M. JOHNSTON, C.R.: J'en parlais justement avec M. Fairweather, et nous le ferons vérifier afin de voir que rien n'a été omis.

M. CARVELL: Je crois, monsieur le Président, que cet article devrait rester en délibéré jusqu'à ce qu'il ait été vérifié, car nous avons ratifié plusieurs amendements qui nécessiteront probablement qu'on le modifie.

L'article reste en délibéré.

Article 442.

M. L. L. PELTIER: Monsieur le Président, je devrais peut-être dire en traitant de ce sujet devant ce comité du parlement, que nous parlons non seulement comme délégués des Fraternités des chemins de fer, mais aussi comme citoyens du Canada. J'ai déjà consigné mes vues, comme je vous l'ai dit, dans les procès-verbaux du 16 mai, n° 15, et je n'ai rien à ajouter, excepté que je puis aider au comité à faire quelque chose qui lui permette d'arriver à une méthode pratique de surmonter ce que nous croyons être une manière fautive de procéder dans certains cas. Dans la lettre que j'ai moi-même soumise, ainsi que dans le mémoire que nous avons présenté nous avons tenté de démontrer que nous désirons éviter ici au Canada le développement d'un système qui s'est implanté aux Etats-Unis, durant les différends industriels. Chacun de vous connaît ce dont je parle, vous avez assez entendu parler, et vous avez assez lu, à propos de "bandits" (*gunmen*) fournis par des organisations dont tout le devoir semble être, au cours d'une grève, de fournir des bandits afin de protéger la propriété de la compagnie, au lieu de laisser cette protection dans les mains de l'Etat, à qui ce devoir incombe en justice.

M. CARVELL: Vous voulez dire que la compagnie s'adresse à quelque autorité locale, comme un juge de paix, pour faire assermenter un nombre d'hommes comme constables surnuméraires?

M. PELTIER: Je puis vous donner un exemple concret de ce que je veux dire en citant cette lettre que j'ai écrite le 3 mai au président de ce comité. Dans cette lettre je dis:

> Comme un exemple de ceci, j'attire votre attention sur le rapport et les recommandations du sous-ministre du Travail, M. Ackland, au sujet d'une grève de certains employés du Pacifique-Canadien, à Fort-William, en 1909.

Parce que ceci est une question personnelle, et tant qu'elle s'applique à moi personnellement, M. Best a consenti à vous donner l'explication de cet alinéa. Maintenant, plus loin sur la même page, au troisième alinéa, la lettre dit:

> "Nous attirons votre attention sur le quatrième rapport annuel du secrétaire du Travail, W. B. Wilson, Département du Travail, Washington, au sujet de cette importante question, et ses recommandations au Congrès en faveur de législation qui y remédie. Ce rapport fait ressortir la déplorable guerre industrielle amenée par la négligence des autorités civiles à ne pas assumer leurs

devoirs, et nous serions sincèrement peinés de voir des conditions analogues s'implanter dans notre bien-aimé Canada."

M. Lawrence vous en parlera. Je ne vous retarderai plus, excepté que mon nom sera mentionné lorsque M. Best vous parlera de cette question, et qu'alors vous voudrez peut-être me demander des renseignements là-dessus; il me fera toujours plaisir de les fournir. Cette question étant un peu de la nature d'un différend, nous serions heureux si le comité consentait à nommer un sous-comité pour nous rencontrer avec M. Johnston, afin de voir ce que nous pouvons faire pour apporter un remède à une situation de cette espèce; et si vous agréez cette suggestion nous serons heureux de faire tout dans notre pouvoir pour arriver à un règlement satisfaisant.

Le Président: Ce mémoire et cette lettre exposent toutes vos objections, n'est-ce pas?

M. Peltier: A ma connaissance. Je ne suis pas avocat, et il serait difficile pour nous de dire exactement quelles clauses devraient être modifiées afin de donner suite à notre suggestion.

M. W. L. Best: Monsieur le Président, messieurs, comme nous l'avons indiqué dans le mémoire soumis, il a été suggéré que le pouvoir de nommer des constables surnuméraires sur les chemins de fer, lors des différends industriels, devrait résider entièrement dans les autorités civiles, et non dans les compagnies de chemins de fer. Voilà ce qui a été suggéré. La modestie caractéristique de M. Peltier ne lui permettait pas de vous parler des événements survenus à Fort-William, en 1909, lorsqu'il était maire de cette ville. Ces événements sont rapportés avec tous détails dans la *Gazette du Travail* du mois de septembre de cette année-là. On les trouvera aux pages 368, 369 et 370 du volume 10. Je ne lirai pas toute la déclaration; je vais simplement laisser une copie des procès-verbaux.

VOLUME 10. GAZETTE DU TRAVAIL. (Pages 368, 369, 370).

Septembre 1909.

EXTRAIT DU RAPPORT DU SOUS-MINISTRE DU TRAVAIL.

Marche du différend.

Durant les deux ou trois jours qui ont suivi immédiatement la déclaration de grève, des conférences plus ou moins officielles eurent lieu entre les représentants des hommes et les officiers de la compagnie. La compagnie est représentée à Fort-William par le surintendant, J. Graham, mais M. J. T. Arundel, surintendant général de la division centrale du chemin de fer Pacifique-Canadien, arriva à Fort-William le mardi 10 août, et le sous-administrateur général Bury arriva le lendemain sur le théâtre du différend. Les officiers supérieurs prirent la direction des affaires en ce qui regardait la compagnie durant leur séjour à Fort-William. Les demandes des hommes, telles que formulées, étaient brièvement comme suit:

(1) Augmentation des salaires; (2) abolition du système de primes; (3) un meilleur traitement de la part des contremaîtres.

Les grévistes surveillaient avec soin, de jour en jour, les abords des hangars du Pacifique-Canadien, et comme on avait rapporté que quelques-uns des grévistes portaient des armes à feu, une perquisition fut opérée par la police de la ville et un homme, sur qui on avait trouvé un revolver Colt, fut arrêté. M. L. L. Peltier, maire de Fort-William reçut le mardi matin, 10 août, à l'hôtel de ville, une délégation des grévistes; plusieurs centaines d'hommes étaient présents. Bosco Dominico, un Italien, agissait comme interprète et exposa les demandes des hommes, et le maire dans sa réponse, telle que rapportée par la presse locale, promit de faire tout en son pouvoir pour aider à une entente. Il condamna fortement le port d'armes à feu et conseilla aux hommes de retourner à l'ou-

vrage et de laisser discuter le différend par la commission de conciliation, dont il était tout disposé à faire partie. Si le comité échouait, le maire recommanda que le différend fut déféré, pour règlement en vertu de la loi d'enquête sur les différends industriels, dont il expliqua la nature.

Le maire semble avoir ouvert immédiatement des négociations avec la compagnie et le différend était en bonne voie de règlement sans référence à la loi d'enquête sur les différends industriels quand le jeudi, 12 août, un malheureux incident se produisit. A peu près trente constables spéciaux avaient été amenés de Winnipeg par l'administration du Pacifique-Canadien, pour protéger la propriété de la compagnie. Les constables furent assermentés le jeudi matin devant le magistrat Palling de Fort-William, et conduits à la pension de la compagnie, près des hangars à marchandises. L'arrivée des constables spéciaux semble avoir eu un effet irritant sur les grévistes, dont quelques-uns croyaient ou affectaient de croire que les nouveaux arrivés étaient des " briseurs de grève " et non des constables.

COLLISION ENTRE GRÉVISTES ET LES CONSTABLES.

La compagnie semble avoir suivi la procédure ordinaire dans cette affaire, et il n'a pas été sérieusement donné à entendre que les pouvoirs qui lui sont conférés dans de pareilles circonstances par la loi provinciale aient été dépassés. Il semble possible cependant, qu'un déploiement de force moins remarquable eût dû être dicté par la prudence et eût aidé à éviter la calamité qui s'en est suivie, et on peut au moins discuter la question de savoir si l'intérêt public ne demande pas un amendement à la loi qui exigerait qu'on obtienne le consentement des officiers publics responsables de la paix de la société avant qu'un aussi grand nombre d'hommes armés soit amené dans les limites de la municipalité intéressée.

Pendant que les constables spéciaux du Pacifique-Canadien déjeunaient, les grévistes se réunirent en nombre considérable aux abords de la maison, et quand les constables sortirent il y eut une altercation qui amena bientôt l'usage actif d'armes à feu avec le résultat que plusieurs personnes furent grièvement blessées. Onze constables furent blessés et conduits à l'hôpital, et on croit que plusieurs des grévistes ont aussi été blessés et ont été emportés par leurs camarades; aucun gréviste blessé n'a été transporté à l'hôpital. Le maire Peltier, quand la nouvelle de la bataille lui fut apportée, étaient en train de négocier avec les officiers du Pacifique-Canadien un règlement permettant aux hommes de retourner à l'ouvrage immédiatement à de meilleures conditions, avec recours à la loi d'enquête sur les différends ouvriers, au cas où de nouveaux griefs se développeraient. Le maire se rendit immédiatement sur le théâtre de la lutte, lut la loi des émeutes et lança l'appel à la milice; les magistrats qui ont signé la réquisition avec lui sont Mme Peter McKellar et G. W. Brown. Un détachement du 96e régiment, fort de 150 hommes stationné à Fort-William et Port-Arthur, fut bientôt sous les armes et l'ordre fut rétabli. Le colonel Steele, D.O.C., qui était à Port-Arthur lors de la bataille, prit le commandement et fit aussi venir de Winnipeg quinze membres des Canadian Mounted Rifles.

C'est l'importation des apaches, ou plutôt des bandits armés, comme il a été prouvé contre eux dans la suite, qui, de fait, a été cause que le sang a coulé après que la grève fut survenue. C'est-à-dire que le calme régnait avant que ces gens ne fussent importés de l'extérieur. Si on avait laissé au maire et aux autorités municipales le choix des agents spéciaux le sang n'aurait pas coulé en cette circonstance. Cela est prouvé, je crois, par le rapport du sous-ministre du Travail, M. Ackland. L'arrivée de ces étrangers a incité les grévistes à la rébellion. La démonstration a été plutôt contre l'importation de ces étrangers par la compagnie du chemin de fer. Les auto-

rités municipales elles-mêmes ont fait remarquer que si on avait nommé un nombre additionnel de constables locaux, au cas où l'on aurait considéré ces nominations additionnelles comme nécessaires, ces derniers auraient agi avec circonspection, et le sang n'aurait pas été versé.

L'hon. M. COCHRANE: Qui payait les constables surnuméraires, la compagnie du chemin de fer?

M. PELTIER: Les grévistes gardaient la paix, et la police de la ville était en mesure de les retenir. Il aurait coûté bien moins cher à la ville de nommer le nombre nécessaire de constables plutôt que d'encourir les frais nécessités par l'appel à la milice, et l'importation de soldats réguliers de Winnipeg à l'instigation de la compagnie du chemin de fer. De la façon dont les choses se sont passées, nous avons dû débourser des milliers de dollars et quarante hommes ont souffert des coups de feu; comme maire et membre de la commission de sûreté, je n'ai appris que plus tard qu'on avait assermenté un nombre de constables surnuméraires qui n'avaient aucun logis local. Notre but est de signaler ces faits à votre attention, et puis, si nous faisons une autre réunion, je suis persuadé que vous ratifierez nos vues là-dessus et que vous ferez ce que demande l'intérêt public. Nous ne voulons que ce qui est juste.

M. SINCLAIR: Où est-ce que ces contre-grévistes ont été assermentés?

M. PELTIER: A Fort-William.

M. SINCLAIR: Par le magistrat stipendiaire?

M. PELTIER: La loi dit que la compagnie peut faire telle et telle chose par l'intermédiaire de ses fonctionnaires, et cela fait toute la liste jusqu'à "son agent", ce qui veut dire en réalité, l'agent d'une compagnie de détectives.

M. SINCLAIR: Vous prétendez qu'ils auraient dû faire assembler le conseil?

M. PELTIER: Je prétends qu'ils auraient dû se mêler de leurs affaires. D'après la loi, dans sa forme actuelle, les compagnies disent qu'elles doivent protéger leur propriété, et les officiers, dans ce cas-ci, craignant ce qui pourrait arriver, ont eu recours à la manière de procéder stipulée par la loi, et ils ont importé ces hommes. Je crois que les compagnies seraient bien aise d'être libérées de cette responsabilité, et que l'Etat devrait être responsable de la protection de la vie et de la propriété par voie du procédé constitutionnel.

Le PRÉSIDENT: Qu'avez-vous à dire là-dessus, M. Scott?

M. PELTIER: Cette condition ne s'appliquerait pas à la police régulière de la compagnie qu'elle aurait sur sa ligne.

M. W. L. SCOTT, C.R.: Je ne suis nullement préparé à discuter cette question. J'avais compris que M. Chrysler serait ici.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler n'a pas demandé que les amendements restent en délibéré.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Chrysler est satisfait de l'article tel qu'il est.

M. SCOTT, C.R.: A présent, les délégués des fraternités des chemins de fer demandent des modifications de la plus haute importance, et je ne crois pas que je serais justifié à en parler à brûle-pourpoint, au nom des compagnies.

Le PRÉSIDENT: MM. Peltier et Best ont fait certaines déclarations ici. Je m'attendrais à ce que les compagnies soient prêtes à leur répondre.

M. SCOTT, C.R.: Je veux qu'on me considère comme n'ayant pas parlé du tout. Je pourrais dire beaucoup de choses, évidentes à chaque membre du comité, relativement à l'absolue nécessité pour les compagnies d'avoir l'autorisation, comme elles l'ont actuellement d'après la loi, de pouvoir protéger non seulement leur propriété, mais la vie et la propriété du public voyageur. Il est certain que si cette autorité est placée entre les mains des municipalités, ce serait virtuellement en investir les grévistes eux-mêmes, et les compagnies n'auraient aucun recours, aucun remède. Prenez l'affaire de Fort-William; M. Peltier était maire de la ville, et apparemment il sympathisait avec les grévistes.

M. PELTIER: Je m'oppose à cette assertion.

M. Scott, C.R.: Je ne fais pas de réflection sur M. Peltier.

M. Peltier: Je m'oppose à ce qu'une déclaration de la sorte entre dans le procès-verbal.

M. Scott, C.R.: M. Peltier est ici comme représentant d'une union et à mon sens, il s'en suit que sa sympathie pencherait du côté des grévistes.

M. Peltier: Les grévistes n'étaient pas organisés en union.

M. Lawrence: Je ne vous retiendrai qu'un moment. Notre organisation est d'avis que la responsabilité de préserver la paix incombe naturellement aux municipalités. Si vous prenez d'autres sociétés industrielles elles ne louent pas de détectives et elles ne les assermentent pas comme font les compagnies de chemin de fer à l'heure qu'il est.

L'hon. M. Cochrane: Elles le font, pour la protection de leur propriété.

M. Lawrence: Oui, je le sais; mais c'est une question sérieuse. Il y a eu des troubles déjà au Canada et nous craignons que les mêmes méthodes qui se sont implantées aux Etats-Unis ne prennent racine ici. Aujourd'hui le serment que doit faire un constable employé par un chemin de fer n'exige pas qu'il se déclare sujet britannique. A notre avis il devrait être tenu à ce serment. Nous croyons que des sujets britanniques seuls devraient occuper une telle position.

M. Johnston, C.R.: Il n'y a pas d'objection à cela.

Article modifié de façon à exiger qu'un constable nommé pour le service d'un chemin de fer fasse serment qu'il est sujet britannique.

M. Carvell: Maintenant il faudrait biffer les mots "ou commissaire d'une cour paroissiale dans la province du Nouveau-Brunswick."

Le Président: Alors nous biffons, à la 5e ligne de cet article, ces mots: "ou le commissaire d'une cour paroissiale du Nouveau-Brunswick".

M. Carvell: Quelle est l'idée du comité sur la suggestion de donner le pouvoir à deux juges de paix?

Le Président: Quelle est votre objection?

M. Carvell: La difficulté c'est que dans l'Est du Canada—et je crois que cela est vrai de plusieurs régions du Canada—les juges de paix ne sont nommés à raison d'aucune qualification, mais simplement parce qu'ils ont de l'influence politique.

Le Président: Pourquoi, n'est-ce pas, que deux ne seraient pas mieux qu'un?

M. Carvell: Ils sont mieux qu'un.

L'hon. M. Cochrane: C'est mon avis.

M. Carvell: La première objection que j'ai faite était contre le commissaire de la cour paroissiale.

M. Nesbitt: Je ne connais rien à son sujet.

Le Président: Avez-vous d'autres objections?

M. Lawrence: C'est là un des principes impliqués dans cette question. Je tiens le rapport annuel du secrétaire du Travail aux Etats-Unis. Il traite avec force détails de cette affaire et il fait mention d'un nombre de cas qu'il qualifie de "la guerre privée et le travail". Un nombre considérable de gens font le tour du pays, s'adressant aux compagnies de chemin de fer et à d'autres à la requête d'un emploi, et ces gens sont assermentés comme constables. Ce ne sont que de vulgaires apaches, et ne tiennent pas plus compte de la vie humaine que de la vie d'une bête, et parfois pas autant. Nous avons peur qu'une condition comme celle-là ne s'implante au Canada.

L'hon. M. Cochrane: Au Canada les constables doivent être des sujets britanniques.

M. Lawrence: S'ils font serment d'être sujets britanniques et qu'ils ne le sont pas nous pourrons en avoir soin plus tard.

Le Président: Quelle autre objection avez-vous?

M. Johnston, C.R.: M. Lawrence s'oppose à ce que les personnes nommées dans l'article 449 aient le pouvoir de nommer des constables durant les différends industriels après requête au ministre.

M. LAWRENCE: Notre principale objection est contre la pratique qui les fait employer en bloc. Lorsque bien d'autres gens peuvent être loués pour maintenir la paix, sans engager des hommes comme ceux-là.

M. CARVELL: Iriez-vous jusqu'à dire que ces constables devraient être assermentés par un juge de la cour de comté ou de la cour Supérieure?

M. LAWRENCE: Nous ne voulons pas qu'ils soient engagés du tout. Ces gens font leur vie de cette manière.

M. NESBITT: Vous vous opposez à ce que le chemin de fer importe ces hommes lors d'une grève, mais non à ce qu'il emploie ces hommes dans le cours ordinaire des affaires.

M. LAWRENCE: Oui, monsieur. Je ne m'oppose pas aux constables réguliers des chemins de fer, mais à l'importation de constables par centaines.

M. SINCLAIR: D'après ce que vous proposez, il serait nécessaire de faire une demande?

M. LAWRENCE: Nous croyons que les autorités municipales, ou ceux qui maintiennent la paix en temps ordinaire, sont les autorités qui doivent maintenir la paix lors des différends industriels.

M. JOHNSTON, C.R.: Le nombre ordinaire des agents de sûreté ne serait pas suffisant en cas d'une grève sérieuse.

M. LAWRENCE: Pas dans la majorité des cas. On pourrait arrêter un plan, comme le propose M. Peltier, qui assurerait la protection de la population et ne permettrait pas aux chemins de fer d'engager des constables en bloc. Ainsi que quelqu'un l'a dit, peut-être qu'un juge de la cour de comté serait d'autorité convenable. Je n'ai pas étudié cette proposition. Je ne m'y oppose pas; cela réussirait peut-être à surmonter la difficulté.

M. SINCLAIR: Même au cas où le chemin de fer ferait la demande?

M. LAWRENCE: Oui. Nous n'objectons pas à ce que l'ordre soit maintenu. Il s'agit de la manière convenable de le faire, voilà tout. J'aimerais faire un commentaire additionnel. Dans le rapport du secrétaire du Travail aux Etats-Unis on trouve les recommandations suivantes:

> Dans mes rapports précédents, j'ai recommandé fortement quelque législation contre ces guerres privées qui sont devenues une occurrence presqu'invariable dans les différends entre les grandes corporations, particulièrement celles qui jouissent de privilèges publics, et leurs employés. Sur ce point, dans mon premier rapport annuel, j'ai soumis les considérations suivantes, que de nouveau je signale sincèrement à l'attention du Congrès.

Puis il cite des exemples typiques, la grève des mineurs de charbon au Colorado, la grève du chemin de fer Père-Marquette, la grève à la mine de cuivre Calumet.

M. NESBITT: Nous avons saisi le sens de vos objections, et je les trouve fondées sous tous rapports.

M. LAWRENCE: Je tiens ici une liste des Etats qui défendent l'importation de gardes armés dans le cas de différends industriels. Je vous remettrai cette liste.

L'état suivant est déposé:

Prohibition des gardes armés dans les différends industriels.

> Pour ce qui concerne la prohibition de gardes armés dans les différends industriels, il ne paraît pas que le Congrès ait jusqu'ici passé quelque législation de cette nature. Toutefois, les Etats suivants ont des lois relatives à la prohibition de gardes armés dans les limites de l'Etat, ou contre l'importation de gardes armés d'en dehors des limites d'un Etat donné.

Massachusetts.—Les patrons ne peuvent armer que les employés réguliers— non-résidents.

Washington.—Tous groupes armés défendus.

Wisconsin.—Défendu à moins d'autorisation par les lois de l'Etat.

Arkansas, Colorado, Illinois, Missouri, Oklahama, Tennesee.—L'importation de gardes armés d'en dehors des limites de l'Etat est défendue.

Je crois que vous comprenez nos objections. Si on peut arrêter un plan qui leur donne satisfaction, nous serons très reconnaissants.

M. L. L. PELTIER: Je voudrais dire qu'un citoyen du Canada peut être membre d'une organisation de travailleurs et n'être pas moins pour cela un bon citoyen, respectueux des lois. Je m'oppose à ce que personne me juge en ma qualité de membre d'une organisation du travail travaillant en sympathie avec...

Le PRÉSIDENT: M. Scott n'avait pas l'intention de vous juger en aucune façon.

M. PELTIER: Pendant quarante ans je n'ai pas eu connaissance d'une seule proposition faite par nos organisations qui n'ait pas été combattue par les chemins de fer, que ces propositions aient eu pour objet de protéger le public ou les employés des compagnies de chemins de fer. Les dossiers sont là pour le prouver. Il est même arrivé fréquemment que les compagnies ont combattu leurs propres intérêts. Et maintenant nous allons revenir à cette question.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions cette clause.

M. PELTIER: Je vais m'en occuper tout de suite. C'est sur la tête des personnes qui persistent à faire durer cet état de choses que retombera probablement la responsabilité de la mort de citoyens canadiens. Les années qui vont suivre vont être des années de révolution. Une municipalité a non seulement le droit d'augmenter sa force policière, mais elle a aussi le droit de demander l'aide de la milice et de l'armée permanente au besoin. Pourquoi le gouvernement canadien déléguerait-il son autorité à une corporation quelconque? Est-ce là un moyen de gagner la confiance des ouvriers canadiens? Permettez que je fasse allusion à la grève de Fort-William où deux personnes au moins ont perdu la vie et où il y a eu trente ou quarante blessés, comme vous pourrez vous en rendre compte par le rapport de M. Acland. Les compagnies de chemins de fer ont fait venir leurs agents et les ont introduits en plein district étranger. Immédiatement, les difficultés ont commencé. Il ne s'était pas produit de rencontre avec la police dans les dix jours précédents où la grève était à l'état aigu. On avait observé la paix. Je me suis trouvé tous les soirs dans ce district au milieu des hommes. Nous étions sur le point de trouver une solution aux difficultés. Les compagnies de chemins de fer firent venir ces soldats et les installèrent au sein du district étranger et ce fut le signal des bagarres. Tout de suite ces soldats des compagnies furent entourés. Ils se trouvaient logés dans une couple de wagons à marchandises et ils étaient exposés à se faire massacrer là au cours de la nuit. C'était mon devoir de les protéger et de voir à faire observer la paix, et c'est pour cette fin que j'ai demandé la milice. Quand je me suis rendu sur les lieux en compagnie du colonel Steele qui, dans le temps avait le commandement des troupes, les hommes du district étranger tirèrent leurs chapeaux aux soldats, et il n'y eut aucune rencontre. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le PRÉSIDENT: Quels mots de cet article désirez-vous faire retrancher au ajouter?

M. PELTIER: Nulle compagnie de chemins de fer ne devrait avoir le droit de faire venir ces soldats à moins qu'on n'en fasse la demande et avec le consentement des autorités civiques. Sûrement la ville de Fort-William avait le droit d'être consultée avant de se voir mettre sur les bras une dépense de neuf à dix mille dollars, et elle devait avoir quelque chose à dire au sujet de l'emplacement que ces soldats devaient occuper, au cas toutefois où on les ferait venir. La loi donne à la compagnie et à ses agents de police toute juridiction sur un territoire d'un quart de mille autour des voies ferrées. Cela voudrait dire que si ces gens se trouvaient ici à Ottawa à la gare centrale, ils auraient le pas sur la police d'Ottawa dans les limites d'un quart de mille de la gare, à savoir sur la rue Sparks. Cet état de choses n'a pour effet que d'enlever à la ville les responsabilités qui lui incombent naturellement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous parcouru cette clause pour y trouver un endroit où il serait possible d'y introduire ou d'en faire disparaître un amendement quelconque?

M. PELTIER: Je n'ai pas pensé que je devrais dire au comité ce qu'il serait opportun de faire. Je suis disposé à rencontrer un membre du comité et à être l'homme le plus raisonnable que l'on ait jamais vu, pourvu que vous soyez disposés à introduire quelque mesure remédiatrice.

Le PRÉSIDENT: Ne se pourrait-il pas que M. Johnston et M. Peltier fissent un échange de vues au sujet de cet article?

M. JOHNSTON, C.R.: Vous voyez, monsieur Carvell, l'article dit qu'un juge de la cour Supérieure ou de comté, ou les autres personnes y mentionnées, "peut, sur demande de la compagnie ou d'un commis ou agent de la compagnie, choisir toutes personnes qui sont sujets britanniques recommandées à ces fins par cette compagnie, par ce commis ou agent, pour agir en qualité d'agent de police sur le chemin de fer ou sur le territoire du chemin de fer."

M. CARVELL: Je crois que c'est bien comme cela. Je désirerais dire un mot. Je ne suis pas d'accord avec la Fraternité quand elle prétend que la compagnie de chemin de fer ne devrait pas avoir le droit de s'adresser à une autorité quelconque afin d'en obtenir le choix de certains hommes spéciaux en cas de troubles.

M. LAWRENCE: Vous ne nous avez pas compris.

M. CARVELL: Je ne partage pas ces vues.

M. LAWRENCE: Nous pas plus.

M. CARVELL: Je ne partage pas davantage l'idée de laisser aux mains de la municipalité le soin de régler ce genre de difficultés. Il arrive quelquefois que ces autorités municipales sont bien lentes à se mettre en mouvement. Je suis d'avis que les compagnies de chemins de fer devraient avoir le droit de s'adresser à une autorité quelconque pour faire faire le choix de personnes destinées à empêcher ces bagarres, et je voudrais bien voir la liste des autorités qui ont le droit de faire le choix limité aux hommes d'un caractère tellement supérieur qu'il n'y aurait aucun danger d'abus dans les pouvoirs que l'on veut accorder dans cet article. Avec cet objet en vue, j'ai demandé que l'on fît disparaître dans ma propre province les noms de gens d'une certaine classe qui, à mon sens, ne seraient pas le genre de personnes approprié pour qu'on leur confiât la tâche de faire ces choix.

M. PELTIER: Dans le cas qui nous occupe, à Fort-William, le juge de district, en vertu des lois de la province d'Ontario, se trouvait membre de la commission de la police, le magistrat de police de même que le maire se trouvaient aussi membres de cette commission, et nous n'en avons pas entendu parler. Trouvez-vous ceci raisonnable.

M. CARVELL: Je ne connais rien là-dessus, ce n'est pas à cela que je faisais allusion.

L'hon. M. COCHRANE: Nous avons changé cela, maintenant la compagnie de chemin de fer doit s'adresser au juge.

M. CARVELL: Je suis d'avis que la compagnie de chemin de fer devrait avoir le droit de s'adresser à quelqu'un pour lui demander de nommer certains agents spéciaux, et ce quelqu'un devrait être d'une importance et d'un caractère tels qu'il ne fît pas de choix sans avoir au préalable fait une enquête et sans s'être rendu compte de la nécessité d'agir. Tout l'embarras, de nos jours, est que la compagnie de chemin de fer s'adresse à un ou deux magistrats et que ces magistrats peuvent être sensibles à la flatterie et peuvent subir l'influence de la compagnie de chemin de fer, et que par ce moyen la compagnie peut agir sur eux dans le choix de ceux justement dont monsieur Peltier ne veut pas. Si cette attribution est réservée à un juge de la cour Supérieure ou à un stipendiaire ou magistrat de police, on ne s'y opposerait pas autant.

M. JOHNSTON, C.R.: Que diriez-vous du greffier de la paix?

M. CARVELL: A ceci je ne peux rien dire, mais dans ma province à moi le greffier de la paix est un bien petit personnage; il se peut qu'il ait plus d'importance dans d'autres provinces, je l'ignore, mais dans ma propre province j'aimerais à voir ce pouvoir restreint à un juge de la cour Supérieure ou encore à un stipendiaire ou magistrat de police.

M. NESBITT: Je proposerais que l'on s'occupât séparément du problème des grèves, et que dans cette affaire l'on fît le choix de certains agents spéciaux, sujet à l'assentiment de la communauté.

M. SCOTT, C.R.: Je désirerais faire remarquer que dans plus d'un cas on ne trouvera aucun juge de la cour Supérieure ou de comté ou de stipendiaire ou de magistrat de police sur le territoire du district.

L'hon. M. COCHRANE: Dans ce cas, il n'y aura pas grand danger de grève dans ce district.

M. SCOTT: Il ne s'agit pas seulement de grève, on peut aussi supposer que l'on vienne à attaquer un train ou à l'empêcher d'avancer, et qu'il devienne nécessaire d'assermenter au plus tôt des agents spéciaux. Il arrive souvent qu'il est nécessaire d'avoir recours à des agents spéciaux, en dehors de toute grève, et si l'on fait disparaître l'article stipulant qu'un juge de paix peut faire le choix nécessaire d'agents il deviendra impossible à certains endroits de mettre la main sur des agents spéciaux.

M. NESBITT: Bien que les juges de paix doivent leur position à des influences politiques dans ma province, ces gens sont tous assez respectables et ont tous plus ou moins de valeur morale, et je ne m'opposerais pas à ce qu'on leur confiât cette autorité dans les cas ordinaires.

M. BEST: Je proposerais que le paragraphe suivant fût ajouté à l'article 449:

> Il est pourvu à ce que personne ne soit choisi comme agent spécial sans le consentement du maire, reeve ou autre officier de la ville, village ou municipalité où ce choix doit avoir lieu.

M. NESBITT: Je suis d'avis que nous devrions tout laisser dans l'état actuel.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ne pas permettre à M. Johnston, M. Scott et M. Peltier de se rencontrer et de préparer un amendement qui pourra donner satisfaction, de façon que le comité puisse l'avoir entre les mains sous une forme concise.

M. PELTIER: Cette proposition me paraît tout à fait satisfaisante.

Proposition du président approuvée.

Le comité s'ajourne.

PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 29 mai 1917.

Le comité se réunit à 11 heures ce matin, le président, M. Armstrong, occupant le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Article 373. Je crois comprendre que les représentants de l'Ontario sont ici pour traiter de la question soulevée entre la ville de Toronto et la *Niagara Power Company*. M. McCarthy a déjà fait connaître son point de vue auquel les représentants de la province ont répondu par écrit, et je vois que M. Anglin, C.R., est ici pour que nous lui accordions quelques minutes de notre temps. Je puis aussi déclarer que les représentants des compagnies de Trust et les actionnaires de la *Niagara Power Company* ont de leur côté fait parvenir au comité leurs déclarations par écrit.

M. W. M. MACLEAN: Allons-nous entendre une seconde fois l'ensemble des témoignages?

Le PRÉSIDENT: Non.

L'hon. M. COCHRANE: Je propose que l'on entende M. Anglin.

M. ARTHUR ANGLIN, C.R.: Monsieur le Président, si l'on veut bien me permettre de vous adresser une demande avant de faire les déclarations que j'ai à faire, demande que je vais formuler en quelques mots, je prierais de bien vouloir entendre quelques instants M. MacKelcan qui représente ici la compagnie *National Trust, Limited*, hypothécaire, et qui désire dire un mot pour appuyer la communication par écrit qu'il vous a fait parvenir. Je me proposais de parler après lui pour le compte de la compagnie *British Empire Trust, Limited*, compagnie anglaise de trust, qui est aussi dépositaire d'actions de débentures qui équivalent à des obligations, et je voulais être bref.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il entendre M. MacKelcan?

Le comité consent à l'entendre.

Le PRÉSIDENT: Qui représentez-vous, M. MacKelcan?

M. FRANK R. MACKELCAN: Je représente la compagnie National Trust, Limited, de Toronto, qui est fiduciaire, en vertu d'une hypothèque d'obligations pour garantir des obligations, de la compagnie Electrical Development of Ontario, Limited. L'émission totale en souffrance de ces obligations, comme le porte la lettre que je vous ai fait parvenir, monsieur, dépasse $9,000,000. Presque toutes ces obligations sont détenues en Angleterre. Comme garantie de ces obligations, on a déposé entre les mains de la compagnie National Trust que l'on a instituée dépositaire, l'ensemble des obligations de la compagnie Toronto and Niagara Power de même que l'ensemble de son capital-actions. La ligne de transmission et les droits, pouvoirs et la franchise de la compagnie Toronto and Niagara Power constituent donc l'élément central de sécurité pour les acheteurs anglais qui détiennent des obligations de la compagnie Electrical Development. Ce que nous désirons aujourd'hui n'est pas de donner des conseils à ce comité sur ce que les lois fédérales devraient être, mais tout simplement demander au parlement du Canada de tenir sa parole à l'endroit de ces actionnaires anglais qui ont mis leur argent dans cette entreprise sur la foi des droits et pouvoirs qui ont été accordés en vertu de la charte spéciale que détient la compagnie Toronto and Niagara Power. Il est évident, monsieur, et j'ai à peine besoin d'en faire mention, que si on enlève à la compagnie Toronto and Niagara Power le pouvoir de faire de la distri-

bution, les millions qui ont été versés dans cette entreprise de développement de même que dans la ligne de transmission, sont pratiquement à l'eau.

M. CARVELL: Quel article, ou quelle partie d'article de cette loi vous enlèverait, à votre sens, votre droit de distribution?

M. MACKELCAN: L'article 373, du commencement à la fin. Tel que le texte se trouve actuellement.

Le PRÉSIDENT: Quel paragraphe de l'article?

M. MACKELCAN: En particulier le paragraphe 2 de l'article 373. La compagnie Toronto and Niagara Power, dans l'état de choses actuel, peut, sans avoir recours à la bonne volonté de qui que ce soit, toute autorité nécessaire ayant été obtenue du parlement du Canada, ériger ses poteaux et installer ses fils pour les fins de transmission et de distribution. Je suis en état de vous affirmer, monsieur, que ce droit a été pour beaucoup et a paru comporter une importance singulière à l'époque de l'émission des obligations de la compagnie Electrical Development, et il est établi que ceux qui ont fait des mises de fonds dans ces garanties se fiaient sur l'existence de cette clause.

L'hon. M. COCHRANE: Quelle preuve pouvez-vous nous donner à l'effet que l'acheteur anglais s'est reposé sur cette clause?

M. MACKELCAN: Ceci seulement: que notre gérant général, avant mon départ pour Ottawa m'a assuré que je pouvais faire cette affirmation et qu'elle reposait sur des faits. Il s'agit ici d'une chose qui est arrivée avant mon entrée au service de cette compagnie, et je ne puis pour cette raison le donner comme connaissance personnelle.

M. SINCLAIR: Vous opposez-vous à donner l'énergie aux municipalités?

M. MACKELCAN: Nous voyons d'un mauvais œil que vous enleviez la garantie que les porteurs d'obligations possèdent actuellement à l'effet de posséder le droit de distribuer leur énergie. Si l'on enlève ce droit, toute la dépense de capitaux faite au sujet de cette ligne de transmission l'a été en pure perte.

L'hon. M. COCHRANE: Vous vous trouverez, en faisant cette perte, à n'avoir plus que Toronto comme client?

M. MACKELCAN: J'ignore quel peut être le résultat. Pour aujourd'hui nous sommes bien tranquilles. Le parlement a accordé à la compagnie le droit de faire la distribution de son énergie, mais si ce droit lui est enlevé, les porteurs d'obligations ne sauront plus où ils en sont.

M. MACDONELL: Si je comprends bien, vous demandez le pouvoir de pénétrer au sein des municipalités et de leur vendre de l'énergie sans leur consentement.

M. MACKELCAN: Nous ne vous demandons qu'une chose, que vous ne nous enleviez pas les droits que nous possédons actuellement.

M. MACDONELL: C'est ce que vous cherchez à obtenir, la conservation de ces droits?

M. MACKELCAN: La conservation des droits existants tant que nos obligations sont en souffrance. Nous ne nous opposons aucunement, pour le compte de la compagnie, à une législation que vous pourriez faire, dès l'instant que vous préserverez les droits des porteurs d'obligations.

M. MACLEAN: Vous affirmez qu'il existe un service public et que dans ce service public vous détenez certains droits, que le parlement vous a octroyé ces droits et qu'il ne peut intervenir pour cause d'intérêt public dans l'exploitation d'un service d'utilité de ce genre?

M. MACKELCAN: Il n'y a aucun doute que le parlement possède le droit d'intervenir, mais encore faut-il que nous soyons protégés. Comme je viens de le dire, nous ne nous opposons à aucune législation d'un caractère général, mais nous affirmons l'existence d'un droit à l'effet que l'on protège ces porteurs d'obligations.

M. SINCLAIR: Prétendez-vous que votre franchise a un caractère perpétuel?

M. MACKELCAN: Non, nous ne demandons pas que cette franchise continue à exister une fois les obligations rachetées. C'est sur ce terrain seulement que nous nous tenons.

M. MACDONELL: Que croyez-vous que l'on doive faire pour protéger les porteurs d'obligations en vertu d'une loi générale du parlement.

M. MACKELCAN: Je propose que cette loi soit adoucie et qu'elle ne porte pas sur cette compagnie tant que ces obligations ne seront pas rachetées.

M. MACLEAN: Vous êtes d'avis qu'une exception en votre faveur devrait entrer dans cette loi?

M. MACKELCAN: Il ne s'agirait de rien de plus de la part du parlement que de tenir sa parole à l'endroit de l'acheteur anglais, et je crois que ces gens, en mettant de l'argent dans une entreprise britannique sur le territoire d'un pays qui fait partie de l'Empire britannique, dans un pays gouverné sur des principes constitutionnels, seraient amplement justifiés de croire que leurs droits sont sacrés et que ces droits ne doivent pas être enlevés par une loi du parlement.

M. CARVELL: De quelle façon l'amendement que l'on propose d'insérer au paragraphe 2 change-t-il le statut dans sa forme actuelle?

M. MACKELCAN: Il enlève le droit de construire une ligne de transmission et de faire la distribution de l'énergie.

M. MACDONELL: Sans le consentement de la municipalité?

M. MACKELCAN: Oui.

M. CARVELL: Il y a eu une décision de la part du Conseil privé qui pourvoit à ce que, tel que la loi existe actuellement, vous ayez droit de pénétrer sur le territoire d'une municipalité sans le consentement de cette municipalité.

M. MACKELCAN: La compagnie possède ce droit.

M. CARVELL: Mais de la façon dont le paragraphe 2 a été façonné, il se trouve à enlever ce droit, et il vous faut obtenir le consentement de la municipalité.

M. JOHNSTON, C.R.: Dans l'avenir.

M. CARVELL: C'est bien de cela qu'il s'agit?

M. MACKELCAN: Oui.

M. CARVELL: Il s'agit donc de savoir si nous devons simplement toucher à cet article, ou faire une loi qui pourvoie à ce que vous ayez à vous adresser à la municipalité, ou encore rendre cette disposition rétroactive. C'est bien cela?

M. MACKELCAN: Ce n'est point cela. Pour ce qui touche à cette compagnie, du moment que vous lui enlevez son droit pour l'avenir de construire et de faire la distribution, il est fort possible que vous détruisiez tout à fait la sécurité des porteurs d'obligations.

M. ARTHUR ANGLIN, C.R.: Je désirerais n'ajouter qu'un mot à ce que vient de dire M. MacKelcan. Je représente la *British Empire Trust Company, Limited*, de Londres, Angleterre. Cette compagnie est fiduciaire à l'égard des actionnaires de débentures de la *Toronto Power Company, Limited*, en vertu d'une loi en date du 27 juillet 1911. Ces actions de débentures ont été mises sur le marché anglais—et non pas sur le marché canadien. Elle ne sont recouvrables qu'en 1941, et l'argent actuellement en souffrance dépasse considérablement $15,000,000. Je donne un chiffre rond parce qu'il est plus facile à retenir.

M. MACLEAN: Quelle franchise cet argent couvre-t-il?

M. ANGLIN, C.R.: C'est ce que j'allais démontrer. Une partie très considérable de la garantie mise sous hypothèque pour obtenir ces $15,000,000 d'actions de débentures consiste en obligations et en actions du capital de la *Electric Development Company, Limited*, dont la fiduciaire en obligations est la *National Trust Company* représentée par M. MacKelcan. Ces obligations aussi bien que ces actions de l'*Electrical Development Company, Limited*, reposent, pour être de quelque valeur, en bonne partie sinon entièrement sur la valeur du capital et des obligations de la *Toronto and Niagara Power Company, Limited*, dont tout le capital et les obligations, comme M. MacKelcan vous l'a démontré, sont en possession de l'*Electrical Development Company, Limited*.

M. MACLEAN: Certaines de ces garanties recouvrent les autres?

M. ANGLIN, C.R.: Je n'appellerais pas cela recouvrir, mais je crois que probablement les deux s'équivalent. La *Toronto and Niagara Power Company*, la compagnie

qui va être atteinte par votre loi, si cette dernière est adoptée dans sa teneur actuelle, possède une émission d'obligations en même temps naturellement qu'elle possède un capital-actions.

Toutes ces obligations et ce capital-actions sont la propriété de l'*Electrical Development Company, Limited,* et sont engagés à la mise en sécurité des obligations de l'*Electrical Development Company, Limited.* De leur côté, les obligations et le capital-actions pas en entier mais en grande partie, $5,000,000 et plus en actions, et $5,000,000 et plus en obligations, de l'*Electrical Development Company, Limited,* sont engagés à mes clients, la *British Empire Trust Company Limited,* pour garantir la sécurité des actions de débenture de la compagnie. De sorte que quand vous allez au fond de tout cela, vous vous rendez compte que les actionnaires de débentures que je représente par l'intermédiaire du fiduciaire, les actionnaires de débentures anglais et la *Toronto Power Company,* dépendent pour le recouvrement en 1941 de leurs $15,000,000 d'obligations, sur la solde réservée du capital-actions et des obligations de la *Toronto and Niagara Power Company.* C'est tout ce que je désirerais expliquer.

M. CARVELL: Je crois qu'il importe que vous montriez de quelle façon la loi que nous voulons faire atteindra le pouvoir de cette entreprise ou de cette industrie de rembourser ces obligations et le capital-actions.

M. ANGLIN, C.R.: J'allais l'entreprendre dès l'instant que j'aurais mis aussi nette que possible la position des personnes que je représente. La *Toronto and Niagara Power Company,* comme M. MacKelcan l'a montré, possède une charte spéciale accordée il y a quelques années par ce parlement, je crois que cette date remonte à 1902 ou quelque chose comme cela—et cette question a été réglée, comme on vient de le dire, par le jugement du Conseil privé. Cette charte disait en termes absolument clairs que la compagnie avait le droit d'entrer dans les rues des municipalités, sur toute l'étendue du Canada, pour y faire la distribution du courant qu'elle apporte à ces municipalités au moyen de sa ligne de transmission, pour la construction de laquelle la compagnie possède des pouvoirs fort étendus. A l'époque de l'émission des obligations principales, il n'existait naturellement pas de ligne de transmission de même qu'il ne se faisait pas de distribution. C'est le revenu de ces obligations qui a servi à construire ces lignes. Mais le droit de la compagnie de poursuivre ses constructions existe aujourd'hui, de même qu'existe le droit d'augmenter sa distribution à même les lignes de transmission qui existent aujourd'hui. M. MacKelcan a fait allusion à l'article 373 et à d'autres amendements qui, je crois, ne sont pas couchés sur le papier, mais qui ont été suggérés ici par un autre moyen, et cette législation que l'on propose de faire serait de nature à enlever à toute telle compagnie, quelle soit constituée en corporation en vertu d'une loi spéciale ou autrement, et nonobstant les dispositions de cette loi spéciale, les pouvoirs qui, pour ce qui nous touche, existent sans conteste à l'effet de se servir des rues d'une municipalité pour y poser des lignes de distribution, soit au-dessus soit au-dessous du sol, soit en l'air soit en bas, à moins d'avoir obtenu certains consentements ou ordres. Maintenant, pour ce qui touche à la *British Empire Trust Company* et aux actionnaires de débentures que cette compagnie est tenue, dans la mesure du possible, de protéger, notre demande est ceci: qu'il ait été à propos ou non de la part du parlement du Canada en 1902, si c'est bien là l'année de ces événements, d'accorder à cette compagnie les pouvoirs qu'elle possède, et que ce soit ou non actuellement dans l'intérêt public, dans une certaine mesure, que ces pouvoirs lui soient diminués ou retranchés ou qu'ils soient atteints de façon à en souffrir, nous demandons que tant que ces obligations et tant que ces actions de débentures seront en souffrance et non rachetées, les droits qui existaient quand les acheteurs anglais sont entrés dans l'entreprise, et, comme l'a dit mon ami, alors que ces droits ont constitué, bien que partiellement, la base de cette mise de capitaux, nous demandons que ces droits ne soient pas diminués ou retranchés ou lésés de quelque façon que ce soit. Voilà ce que nous avons à dire, rien de plus, rien de moins.

M. CARVELL: Un moment, je veux croire que vous me pardonnerez si j'essais de retourner au sujet de la discussion. Vos clients s'opposeraient-ils à ce qu'un différend qui pourrait s'élever entre la municipalité et la compagnie fût tranché par la Commission des chemins de fer du Canada?

M. ANGLIN, C.R.: Mes clients, si je comprends bien les instructions que j'ai reçues, ne sont que de simples fiduciaires; ils ne sont pas en position de faire ce que la compagnie pourrait faire elle-même au cas où elle serait seule engagée. Ils doivent garder intactes, autant qu'ils le peuvent, les garanties en faveur de leurs actionnaires de débentures. Ils prétendent que tout ce qui serait de nature à diminuer cette sécurité, ce qui est en train de devenir un fait par la loi du parlement du Canada, est une chose qui ne devrait pas se faire. On m'a dit que le fait d'enlever à cette compagnie le droit qu'elle possède et de faire entrer en ligne de compte le consentement de la municipalité ou même l'ordre de la Commission des chemins de fer serait de nature à nuire à la sécurité. Et je dois dire, afin qu'il n'y ait pas de malentendu, que ce résultat aurait double portée. Il ne s'agit pas seulement de savoir si en 1914 il restera suffisamment de fonds pour racheter ces obligations, bien que cette question emprunte un caractère assez sérieux; il y a une autre question et c'est celle de la valeur, pendant tout ce temps, de ces obligations sur le marché, valeur qui peut être atteinte, enfin ceux des actionnaires qui doivent vendre leurs actions dans l'entretemps peuvent être atteints si cette loi arrive en vigueur.

M. MACLEAN: Les compagnies de chemins de fer ont fait des émissions d'obligations qui ont été garanties, je suppose, par des hypothèques sur des compagnies de trusts, et les compagnies de chemins de fer qui ont fait ces émissions sont entrées sous la juridiction des commissaires des chemins de fer et de notre loi des chemins de fer, et leurs droits sont constamment atteints. Croyez-vous qu'il existe une sainteté spéciale qui s'attache aux émissions d'obligations qui touchent les lignes de transmission des compagnies d'énergie et qui soit plus grande que celle qui a trait à l'émission d'obligations d'une compagnie de chemin de fer, car je suis d'avis que les droits de ces dernières sont sans cesse atteints par la législation générale faite en vertu de cette loi. Je désire savoir si vous êtes d'avis qu'il existe une sainteté spéciale au sujet des obligations des compagnies d'énergie supérieure à celle des compagnies de chemins de fer.

M. ANGLIN, C.R.: Il existe, monsieur Maclean, à peu près cette différence. Les chemins de fer, ou au moins la plupart d'entre elles—je ne suis pas assez avancé en âge pour les mentionner toutes—ont été constituées en corporation en vertu des dispositions de la loi générale des chemins de fer telle qu'elle s'est trouvée être de temps à autre.

L'hon. M. COCHRANE: Pas celles qui ont été constituées en corporation avant l'établissement de la Commission des chemins de fer.

M. ANGLIN, C.R.: Voici, monsieur Cochrane; ces dernières ont été constituées moyennant la mise sous un contrôle qui avait, auparavant, été exercé par le comité des chemins de fer du Conseil privé, comité dont le successeur légitime après tout est la Commission des chemins de fer; et, même à ma souvenance, les chemins de fer ont toujours dû s'adresser au comité des chemins de fer qui, lui, avait à régler ce qui touchait aux diverses dispositions réglementaires de la loi des chemins de fer. La *Toronto and Niagara Power Company* n'appartient pas réellement à cette classe. Elle comporte, naturellement, certains points de comparaison qu'elle partage avec les compagnies de chemins de fer, mais elle ne repose pas à son origine sur une classe de la même envergure. A tout événement, et pour ce qui est des porteurs d'obligations, je veux simplement dire que ces gens ont fait des mises de fonds de la façon que j'ai décrite, et pour eux et tant que ces obligations existent, je dis que leur sécurité ne devrait pas être atteinte. Merci, monsieur le président et messieurs, de votre attention.

M. MACDONALD: Je proposerais que l'on entendît M. Kilmer qui représente la province d'Ontario, et que nous entendions tout autre corps intéressé qui peut se trouver sur les lieux.

M. CARVELL: Nous sommes au courant de la situation. Nous savons que la compagnie Hydro-Electrique et la compagnie *Toronto and Niagara* ne s'accordent pas et que ces gens nous demandent de régler le différend.

M. GEO. H. KILMER, C.R.: Il ne s'agit pas ici de loi nouvelle. Depuis 1903 la loi des chemins de fer a accordé aux municipalités le droit de contrôler les systèmes de distribution. Il ne s'agit que de mettre en vigueur une loi qui existe depuis nombre d'années. C'est tout ce que nous demandons. Rien de nouveau là-dedans.

M. MACLEAN: Et de lui donner une application plus générale?

M. KILMER, C.R.: Il s'agit de mettre en vigueur une loi existante. Maintenant, ces porteurs d'obligations dont a parlé M. Anglin aujourd'hui, ignoraient qu'ils possédaient ces droits, et ils n'ont jamais rêvé de ces droits jusqu'après le jugement du Conseil privé en 1912, bien longtemps après que tout leur argent eût été dépensé. Ils n'ont jamais tenté, et ils n'avaient jamais tenté jusqu'à cette date, de mettre ces droits en exercice. La cour d'Appel a pensé que votre législation avait eu pour objet de protéger les municipalités; le Conseil privé a pensé le contraire. Toutes ces compagnies d'énergie sont retenues par certaines clauses connues sous le nom de clauses réglementaires, et pour ce que nous en savons, la seule compagnie qui ait fait son chemin à travers ce filet et qui soit entrée sur le territoire des municipalités est la *Toronto and Niagara Power Company*. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. CARVELL: Est-ce bien vrai que la compagnie *Toronto and Niagara Power* soit aussi favorisée que la Hydro-Electrique?

M. KILMER, C.R.: Elle se trouve dans une position bien plus avantageuse.

M. MACLEAN: Même en vertu de la législation proposée?

M. KILMER, C.R.: Même alors ils seront juste égaux, mais la compagnie Hydro-Electrique aura encore quelques difficultés à pénétrer dans une municipalité.

M. NESBITT: Comment cela?

M. KILMER, C.R.: La Hydro-Electrique doit faire adopter des règlements et d'autres arrangements préliminaires avec les municipalités.

M. CARVELL: La Hydro-Electrique n'a-t-elle pas le droit de poser ses lignes dans une municipalité sans le consentement du peuple?

M. KILMER, C.R.: Non, elle doit aller devant le peuple. Je ne parle pas pour le compte de la Hydro-Electrique mais je sais que la Hydro-Electrique doit obtenir des règlements.

M. NESBITT: Alors, en vertu de la législation proposée les compagnies se trouveraient égalisées, la *Toronto and Niagara Power Company* devrait aussi obtenir des règlements.

M. JOHNSTON: Est-ce que la loi de la Hydro-Electrique ne donne pas l'autorisation suffisante?

M. KILMER, C. R.: Je ne le crois pas. Elle doit faire adopter un règlement par le peuple.

Le PRÉSIDENT: Je comprends que la réponse aux arguments de M. McCarthy a été soumise par écrit.

M. KILMER, C.R.: Non pas sur ce point. La législation n'est pas nouvelle. Nous vous demandons de mettre en vigueur ce qui existe déjà et ce que la cour d'Appel croyait en vigeur alors que le Conseil privé ne le croyait pas en vigueur.

M. NESBITT: Vous nous demandez de rendre cette loi rétroactive?

M. KILMER, C.R.: Oui, monsieur, pour cette raison.

M. NESBITT: Nous avons placé ces clauses municipales dans la Loi des Chemins de fer.

M. KILMER: *La Toronto and Niagara Power Company* est la seule qui ait échappé au filet.

ANNEXE No 2

M. NESBITT: Vous nous demandez de la rendre rétroactive?

M. KILMER, C.R.: Pour cette raison.

M. SINCLAIR: Si nous le faisons cela renversera une décision du Conseil privé.

M. KILMER, C.R.: Non. Cela ne s'appliquait pas aux systèmes de distribution. Nous ne voulons pas intervenir dans les articles qui s'appliquent aux lignes de transmission mais seulement pour contrôler les systèmes de distribution. Les articles de la loi actuelle couvrent ce principe et nous demandons seulement de la mettre en vigueur. Une autre chose: la *Electrical Development Company* possède toutes les obligations et tout le capital-actions de la *Niagara and Toronto Power Company*; la *Toronto Power Company* possède tout le capital-actions votant et plus que 50 pour 100 de la *Electrical Development Company*. La *Toronto Power Company* possède toutes les obligations et tout le capital-actions de la *Toronto Electric Light Company* et la *Toronto Railway Company* possède tout le capital-actions de la *Toronto and Niagara Power Company*, Je représente ici M. Harris qui ne veut pas faire perdre le temps du comité et l'état de choses c'est que ce n'est pas la *Toronto and Niagara Power Company*, mais bien la *Toronto Railway Company* qui veut exercer les pouvoirs auxquels on s'oppose.

M. MACLEAN: Est-ce que les autres compagnies qui ne sont pas sous le coup de la loi échapperaient aux provisos de la loi si elles se plaçaient sous l'aile de la compagnie pour le compte de qui M. Anglin parlait ici aujourd'hui?

M. KILMER, C.R.: Oui, elles auraient une franchise perpétuelle dans toutes les villes et villages du Canada.

Le PRÉSIDENT: M. Harris représente ici la ville de Toronto et le comité désire entendre M. Harris.

M. ROLAND HARRIS, commissaire des travaux publics, Toronto: Monsieur le Président, messieurs, la *Toronto Electric Light Company* possède une franchise à terme dans la ville de Toronto, franchise qui expire en 1919 et, à cette époque, la ville possède le droit d'acheter la compagnie. Le système souterrain est là par arrangement, les poteaux, en-dessus, y sont en grande partie, le Conseil privé a donné sa décision; la *Toronto & Niagara Power Company* et la *Toronto Electric Light Company* sont arrivées et, comme on l'a déclaré à la dernière réunion du comité, elles tentent de perpétuer la charte de la *Toronto Electric Light Company* qui se termine en 1919 et que nous avons le droit d'acquérir cette année-là. D'un autre côté si la ville de Toronto, en 1919, paye la somme à la *Toronto Electric Light Company* pour acquérir l'actif de cette compagnie, le même jour, ou le lendemain la *Toronto & Niagara Power Company* d'après ses prétentions, a le droit d'entrer et de construire des lignes parallèles aux nôtres détruisant ainsi la valeur de notre placement. Cette compagnie tente de changer la franchise à terme dont elle jouit actuellement en une franchise perpétuelle lui permettant de doubler nos lignes dans la ville de Toronto. Et ceci ne s'applique pas seulement à la ville de Toronto, mais à toute autre ville ou village dans le Dominion du Canada et à toute autre municipalité dans laquelle elle pourrait acquérir, comme elle a le droit de l'acquérir, une compagnie pour la transmission de la force motrice de toute espèce.

M. CARVELL: Vous opposez-vous aux dispositions du sous-article 2 qui laisse toute la question aux mains de la Commission des chemins de fer?

M. HARRIS: En ce qui regarde la ligne de transmission, nous ne nous y opposons pas mais en ce qui touche aux lignes de distribution de force nous croyons que la coutume générale devrait être suivie et qu'elles ne devraient être construites qu'avec le consentement des autorités municipales.

Le PRÉSIDENT: M. Hannigan, de Guelph, est ici et désirerait être entendu.

M. HANNIGAN: Je représente les municipalités de la province d'Ontario qui font la distribution de la force motrice comme entreprise municipale et elles croient qu'il ne serait pas de leur intérêt que cette compagnie puisse obtenir les pouvoirs qu'elle réclame comme lui étant accordés par sa charte. En 1902, comme vous le savez, cette loi a été adoptée et, depuis cette époque, les municipalités se sont lancées dans la dis-

tribution de la force motrice et cette entreprise a demandé le placement de capitaux se montant à plusieurs millions de dollars. Cette responsabilité a été endossée sans que les municipalités aient cru que cette compagnie possédait les droits qu'elle prétend avoir. Si la compagnie a la permission de continuer et de doubler les lignes construites par la commission Hydro-Electrique et les municipalités cela aura pour résultat une perte très lourde pour le peuple de ces municipalités.

M. MACLEAN: Les garanties qui représentent les placements faits par la commission Hydro-Electrique et les municipalités sont-elles modifiées par l'exercice des droits que réclame cette compagnie?

M. HANNIGAN: Très certainement.

M. CARVELL: Comme je vous comprends, vous désirez un monopole.

M. HANNIGAN: Nous demandons simplement pour les municipalités la protection que la compagnie demande pour elle-même. Avant qu'une municipalité puisse s'engager dans les propositions de la Hydro-Electrique, un règlement doit être soumis aux électeurs, ils doivent adopter un règlement garantissant le montant nécessaire pour poser les lignes de transmission, les usines génératrices, les postes de distribution et tous les travaux de ce genre. Conséquemment, comme vous le comprendrez, cela doit se faire avec le consentement des électeurs de la municipalité et c'est tout ce que nous demandons en ce qui regarde cette compagnie de force motrice. Nous demandons qu'elle soit traitée de la même manière et qu'elle ne puisse pas pénétrer dans une municipalité sans le consentement des électeurs.

M. POPE: Il semble exister un doute quant au fait que la Hydro-Electrique ne puisse pénétrer dans une municipalité sans l'adoption d'un règlement. C'est absolument le cas. La loi de la Hydro-Electrique exige qu'une requête soit d'abord faite par la municipalité, un règlement doit être présenté autorisant la municipalité à passer un contrat et on doit aussi soumettre un règlement pour les débentures. La seule exception c'est lorsque des particuliers d'un township ou d'un district rural demandent individuellement de se faire donner la force motrice. Ils peuvent ce faire en se rendant responsables vis-à-vis de la municipalité et le coût de leur approvisionnement peut être mis sur le rôle des encaisseurs et encaissé comme le sont les taxes; dans ce cas la chose ne va pas devant le peuple parce que tous ne sont pas intéressés, ce sont seulement les souscripteurs individuellement. Deux règlements doivent être adoptés dans chaque cas avant que la Hydro-Electrique puisse pénétrer dans une municipalité.

M. MACLEAN: Quel est le montant placé par les municipalités dans la Hydro-Electrique?

M. POPE: Comme municipalités, elles ont encouru une dépense totale de $15,-000,000, environ; en outre, les municipalités entretiennent leurs propres lignes de transmission.

M. MACLEAN: Est-ce là un autre placement, outre les 15 millions?

M. POPE: C'est le placement municipal proprement dit: c'est-à-dire la somme que les municipalités ont garanti, sous contrat, à la Hydro-Electrique et cette somme a été dépensée dans la construction de leurs lignes de transmission.

M. MACLEAN: Sont-ce des obligations ou débentures, ou cela prend-il le caractère d'une débenture?

M. POPE: Oui, et cela doit être remboursé au gouvernement en 30 ans.

M. MACLEAN: Quel est le total du placement additionnel fait par les municipalités pour leurs lignes de transmission?

M. POPE: Environ trente-deux millions de dollars.

M. MACLEAN: Ceci est en plus des quinze millions?

M. POPE: En sus des quinze millions.

M. SINCLAIR: Mais, le règlement n'est-il pas soumis au peuple parce qu'il doit encourir une responsabilité financière; ce n'est pas parce qu'il faut l'assentiment du peuple pour établir la Hydro-Electrique dans la municipalité.

M. POPE: C'est parce que la loi de la Hydro-Electrique l'exige. La distribution leur appartient et ils sont responsables de leur distribution locale comme de leurs

lignes de transmission. La commission agit simplement comme fidéicommissaire des municipalités et les deux règlements doivent être adoptés avant que la Hydro-Electrique puisse pénétrer dans une municipalité.

M. NESBITT: Justement parce qu'ils doivent payer les frais.

M. POPE: La commission agit simplement comme fidéi-commissaire des municipalités. Il y a deux règlements qui doivent être adoptés, un règlement pour les fonds et un autre pour accorder le permis.

M. SINCLAIR: Si une autre compagnie se déclare prête à fournir la force motrice à meilleur marché dans cette municipalité vous ne lui permettez pas de le faire?

M. POPE: Ce n'est pas à nous de résoudre cette question, c'est aux municipalités. Nous ne pouvons rien tant que les municipalités n'ont pas agi elles-mêmes.

M. SINCLAIR: Vous ne voulez pas que le consommateur individuel puisse avoir le droit de prendre la force motrice d'une autre compagnie.

M. POPE: Une fois qu'il a fait un arrangement avec le township sa propriété est responsable des dépenses qui ont été faites pour le servir.

M. MACDONELL: M. Kilmer peut-il nous dire quelles obligations le gouvernement d'Ontario a contractées et quelles dépenses il doit faire au sujet de l'entreprise Hydro-Electrique.

M. KILMER, C.R.: Oui, monsieur. Il a garanti les obligations de la commission Hydro-Electrique—c'est-à-dire les obligations pour le système de transmission, les postes de distribution et tous ces travaux. Je ne sais pas quel est le montant de ce passif.

M. MACDONELL: Cela pourrait être de combien environ?

M. KILMER, C.R.: Environ $20,000,000.

M. MACDONELL: Ceci est à part les obligations municipales?

M. KILMER, C.R.: Ensuite, chaque municipalité a ses propres obligations pour ses propres lignes de transmission. Je dirais que la Hydro-Electrique n'a pas de droits exclusifs; toute autre compagnie peut venir et faire passer un règlement par les municipalités.

M. SINCLAIR: Croyez-vous avoir droit à autant de protection pour vos garanties que l'autre compagnie?

M. KILMER, C.R.: Je le crois, indubitablement.

M. NESBITT: Le gouvernement d'Ontario est intéressé dans votre entreprise?

M. KILMER, C.R.: Oui, monsieur.

M. NESBITT: Mais seulement comme garant.

M. KILMER, C.R.: Seulement comme garant.

M. NESBITT: Ainsi la Hydro-Electrique est parfaitement en sûreté avec la garantie du gouvernement?

M. KILMER, C.R.: Oui, monsieur.

M. CARVELL: Je comprends que M. Johnston a profondément étudié cette question mais il est difficile pour le député ordinaire, n'ayant qu'un coup d'œil superficiel de se former une idée tout à fait claire de la construction légale de la clause. Comme je vois le sous-article 2, s'il était adopté comme il est imprimé, il donnerait à une municipalité le droit d'intervenir dans la mise en opération et l'entretien du système actuel de cette compagnie dans une municipalité quelconque.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne le crois pas.

M. CARVELL: Vous ne croyez pas cela?

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne le pense pas. Cela veut dire tout simplement que dans tous les cas de construction future la compagnie doit obtenir soit le consentement de la municipalité soit celui du gouvernement.

M. CARVELL: Cela peut être l'intention du rédacteur mais, lisons cet article (lisant):

> Nonobstant les dispositions d'une loi du Parlement du Canada, ou de la Législature d'une province et nonobstant tout pouvoir ou toute autorité ci-devant ou ci-après conférée par cette loi ou en découlant—en exceptant la légis-

lation du Conseil privé donnant à cette compagnie le droit d'entrer dans toute municipalité—

M. JOHNSTON, C.R.: Oui.

M. CARVELL: Non. (Lisant):

"aucune ligne de télégraphe ou de téléphone et aucune ligne destinée à transmettre de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, relevant de l'autorité du Parlement du Canada, ne doit, sauf en la manière prescrite dans le présent article, être construite, mise en service ou maintenue par une compagnie au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, d'un square ou d'un lieu public, sans le consentement, exprimé par le règlement, de la municipalité dont relève cette voie publique, ce square ou ce lieu public, ni autrement que d'après les conditions établies ou prévues dans ce règlement."

M. NESBITT: C'est là la clause habituelle.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que vous n'avez pas probablement lu le sous-article 7 qui dit (lisant):

"Sauf ainsi que prescrit dans le dernier paragraphe, rien au présent article ne doit porter atteinte au droit que possède une compagnie de mettre en service, d'entretenir, de renouveler ou de reconstruire des lignes ou réseaux souterrains déjà construits."

M. CARVELL: Non, je n'avais pas lu ce sous-article. Pour moi, je crois que nous devrions nous en tenir à cet article.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que nous en finissions aujourd'hui avec cet article.

M. CARVELL: Je comprends qu'il y a quelque difficulté. Nous savons tous par la lecture des journaux qu'il existe des difficultés entre la Hydro-Electrique et la *Toronto and Niagara Power Company*, mais ceux de nous qui ne représentent pas la province d'Ontario n'ont aucun intérêt là-dedans. Je serais d'avis de laisser toutes ces questions à la Commission des chemins de fer et ceci semble le principe existant en-dessous de tous ces articles.

M. MACLEAN: Alors, intervenez-vous dans les droits municipaux?

M. CARVELL: Oui, j'irai jusqu'à donner à la Commission des chemins de fer le droit de changer la position de la municipalité quand une loi avantageuse à tout le Canada est en jeu.

M. SINCLAIR: Comme dans cet article.

M. MACDONELL: La difficulté à ce sujet, c'est que vous ne faites pas face à la situation actuelle parce que, comme l'ont expliqué les représentants du gouvernement d'Ontario, de la commission Hydro-Electrique et de la ville de Toronto, à moins que nous n'acceptions les amendements soumis par M. Thompson, cette compagnie sera complètement libérée de toute entrave, elle fera ce qu'elle jugera bon, se basant sur la décision du Conseil privé et elle échappera par cela même toutes les sauvegardes publiques et les sauvegardes publiques qui sont contenues dans le sous-article 2 de l'article 373. Elle a obtenu des droits acquis qui resteront permanents et perpétuels à Toronto et dans tout autre endroit où elle en pourra acquérir et elle sera libre de tout contrôle municipal.

M. CARVELL: Pourquoi ne le serait-elle pas?

M. MACLEAN: Pourquoi ne protégerions-nous pas les droits des municipalités, c'est là le point. Il y a deux genres de droits qu'on ne doit pas perdre de vue.

M. MACDONELL: Je ne veux pas retarder le comité inutilement, mais quand cette loi a été tout d'abord adoptée, en 1902, plusieurs amendements ont été proposés. Cette loi est revenue devant la Chambre selon le cours ordinaire des choses. Une discussion a eu lieu et on a présenté une motion demandant d'y ajouter en substance ce que l'on

nomme à présent la clause sauvegardant les municipalités. Un argument a été présenté en réponse par M. Pringle, qui appuyait le projet de loi et en connaissait bien les détails. A cette époque, M. Pringle a déclaré (lisant):

> "Je ne peux voir la nécessité de cet article".

C'est l'article qu'on nous demande pratiquement d'ajouter maintenant (lisant):

> "Le Parlement est suprême dans ces questions et il peut, en aucun temps, adopter une loi générale qui réglera les questions de ce genre."

C'est ce que nous faisons à présent.

M. CARVELL: Quelle objection avez-vous d'envoyer cela à la Commission des chemins de fer dans le cas de désaccord dans la localité?

M. MACDONELL: Dans le cas où on propose de faire passer une ligne dans une municipalité et que la municipalité refuse sans raison d'y consentir, la Commission des chemins de fer a le droit de régler la question et il n'y a pas d'objection à soulever. Mais, quand une compagnie entre dans une municipalité pour y agir comme distributrice et marchande de force motrice, alors on devrait appliquer les articles contenus dans l'amendement proposé et la compagnie devrait avoir le consentement de la municipalité.

M. CARVELL: Laissez-moi vous poser une question: Supposons que vous ayez placé une certaine somme d'argent dans cette compagnie, ou toute autre compagnie Hydro-Electrique du Canada; que vous ayez placé votre argent de bonne foi, croyez-vous que vous seriez traité justement si le Parlement du Canada vous disait: "Bien que vous ayez placé votre argent de cette manière nous allons passer une loi qui vous mettra complètement à la merci de vos concurrents ou de quelque municipalité qui voudra vous atteindre.

M. MACDONELL: Non dans ce cas ni pour cette raison; on supposait communément et les tribunaux croyaient, que cette compagnie particulière était restreinte par les dispositions de la loi des chemins de fer. Mais tout le monde a été plus que surpris quand on a découvert que les dispositions de la loi générale des chemins de fer ne s'appliquaient pas à cette compagnie en particulier. Le résultat, c'est que la compagnie se trouve, comme je l'ai déjà dit, absolument libre et tout ce qui est demandé à son sujet c'est ce qui a été suggéré par M. Pringle lors de l'adoption de sa charte et admis: une loi générale pour la régulariser.

La loi générale peut venir plus tard. L'article tel qu'il est imprimé aujourd'hui signifie que, dans l'avenir, cette compagnie sera gouvernée par l'article général qui donne à la municipalité le droit de décider des choses mais, pour ce qu'elle a fait jusqu'ici, la compagnie peut continuer selon sa juste législation.

M. MACDONELL: Oui. L'ennui c'est, comme l'ont dit ces messieurs, que la compagnie, avant l'adoption de cette loi, pouvait se faire passer, à moins que l'on rende l'article rétroactif, la *Toronto Electric Company*, ses poteaux et ses lignes; ou bien elle peut aussi prendre toute autre compagnie du Canada, et l'exploiter sans le consentement de la municipalité et sans le contrôle des taux établis par la Commission des chemins de fer pour son entrée dans la municipalité. Elle aura complètement la loi entre les mains du moins en tout ce qui touche aux transactions antérieures à cette loi et elle pourra s'emparer des compagnies existantes et exercer une franchise perpétuelle en tout ce qui comprend l'exploitation actuelle de ces compagnies.

M. CARVELL: Sûrement, vous ne vous opposez pas à la concurrence dans l'Ontario?

M. MACDONELL: Je m'oppose à la concurrence déloyale. Je veux voir ces compagnies égales entre elles.

M. MACLEAN: L'autre soir, j'ai entendu un monsieur avancer dans cette chambre que la loi du tarif, qui est la loi générale actuelle du Canada, est préjudiciable aux intérêts acquis et aux placements.

Le PRÉSIDENT: Le comité a-t-il l'intention d'en finir avec cet article ce matin? Nous avons ici un grand nombre de représentants de compagnies de téléphone indépendantes et de la compagnie Bell. Nous devions les entendre mais on nous a priés

de permettre à M. Anglin et aux autres de prendre cinq minutes. Décidons si nous devons disposer ce matin de l'article.

M. MACDONELL: Remettons-en la disposition.

M. NESBITT: Nous devons entendre M. McCarthy.

Le PRÉSIDENT: Il a soumis son argument et nous en avons des copies ici; en outre, nous avons les réponses de la Hydro-Electrique et de la ville de Toronto qui seront distribuées et nous réglerons la question quelque autre jour si tel est le désir du comité.

M. MACLEAN: Mais nous avons terminé l'audience et les arguments sur cette question.

Le PRÉSIDENT: Je comprends que le comité a demandé toutes les questions et entendu tous les arguments dans cette affaire.

M. MACDONELL: Les arguments et la preuve sont terminés.

M. MACLEAN: Oui, à moins qu'ils n'aient quelque chose de nouveau après avoir lu cet argument.

Le PRÉSIDENT: Il leur serait facile de trouver du nouveau.

M. NESBITT: Vous voulez dire des arguments venant du dehors.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. NESBITT: J'ai un mot ou deux à dire moi-même.

Le PRÉSIDENT: Il est compris que nous nous occupons de l'article 375, dispositions gouvernant les télégraphes et téléphones. J'ai ici un peu de correspondance. Les députés n'oublieront pas que, lorsque nous avons entendu ces messieurs, l'autre jour, il était entendu qu'un comité composé des représentants des compagnies de téléphone indépendantes et des représentants de la compagnie Bell devait se rencontrer et tenter de régler leurs différends. J'ai une lettre de la *Canadian Independent Telephone Association* disant ce qui est survenu à cette réunion.

La lettre est lue comme suit:

THE CANADIAN INDEPENDENT TELEPHONE ASSOCIATION.

TORONTO, 22 mai 1917.

JOSEPH E. ARMSTRONG, M.P.,
Président du comité spécial sur l'amendement de la Loi des chemins de fer.
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous aviser que, selon une suggestion de votre comité des membres de l'exécutif de cette association se sont rencontrés avec les représentants de la compagnie de téléphone Bell dans l'après-midi du 16 courant dans le but d'en venir à un arrangement en ce qui touche aux amendements proposés à l'article 375 du projet de loi n° 13. J'ai le regret de dire que l'on n'a pas obtenu de résultats satisfaisants. Les représentants de la compagnie de téléphone Bell, tout en approuvant la suggestion d'une commission mixte pour traiter des échanges de service, n'ont pas voulu accepter aucune communication locale pour les parties non-compétitrices de systèmes compétiteurs et ont insisté pour conserver le mot "compensation" dans la Loi des chemins de fer.

Après la conférence, la question a été très soigneusement étudiée par les membres de l'exécutif de l'association et il a été décidé qu'il était de la plus haute importance pour l'intérêt public que le service à grande distance soit à la disposition de tous les abonnés de téléphone, à termes égaux et, de plus, que les abonnés locaux dans les districts non desservis par la compagnie Bell ne devraient, dans aucune circonstance être privés de leur communication locale.

Conséquemment et selon l'entente passée devant votre comité, il sera nécessaire que nous profitions de l'occasion que vous nous avez si gracieusement

offerte, d'avoir une autre audience le mardi 29 mai, à onze heures, au sujet de notre demande.

En vous avisant comme je le fais ci-dessus, j'ai l'honneur de vous exprimer, en mon nom et en celui de l'exécutif de l'association, combien nous apprécions le traitement courtois qui nous a été accordé par vous et les membres de votre comité à l'audience du 16 courant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Respectueusement à vous,

F. W. MACKAY,
Président du comité spécial.

Une communication a été remise à M. Morphy, député de Stratford, et elle se lit comme suit:

M. MORPHY, M.P.,
Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR,—On nous dit que l'étude finale de la demande faite par la *Canadian Independent Telephone Association* au sujet des amendements à la loi des chemins de fer doit se faire cette semaine. Nous vous demandons, comme notre représentant à la Chambre, d'appuyer les intérêts des compagnies rurales.

Votre tout dévoué,
The North Easthope Municipal Telephone System.

JAMES McGILLAWEE,
Secrétaire-trésorier.

Depuis la réception de ces communications, les compagnies de téléphone indépendantes ont décidé de demander l'amendement du sous-article 7. Cet amendement a été proposé depuis l'entrevue avec les représentants de la compagnie Bell et signifie l'acceptation pratique de leur proposition.

M. MACLEAN: Cela ne règle pas le différend entre les deux compagnies.

Le PRÉSIDENT: Pratiquement. Cela termine une grande partie du différend. L'amendement proposé doit s'ajouter à l'article 375.

M. LUDWIG, C.R.: C'est un ajouté au sous-article "*a*" de l'article 375. C'est une qualification.

Le PRÉSIDENT: L'amendement proposé se lit comme suit:

"Aucune ordonnance faite en vertu du sous-article précédent ne s'appliquera à l'échange de conversations locales entre personnes employant le téléphone de deux systèmes de lignes concurrentes quand ces systèmes ou lignes se terminent sur des tableaux de raccordement situés dans les limites municipales de la même cité, ville ou village, sauf dans le cas des lignes rurales à téléphones multiples dans des endroits où il n'y a pas de concurrence et, alors, seulement si la Commission juge cet échange désirable et praticable."

M. MacKay m'a donné des amendements proposés. C'est un directeur de la *Independent Telephone Company,* d'Ontario.

M. MACKAY: Cela vient du comité spécial qui étudie la question.

M. LUDWIG, C.R.: Ils désirent ajouter deux sous-articles. La *Independent Telephone Company* fait affaires dans Ontario mais possède des systèmes en dehors d'Ontario.

M. MACLEAN: Vous dites que vous avez eu une conférence et que vous n'avez pu tomber d'accord.

M. LUDWIG, C.R.: Oui, c'est exactement sur cette question que nous avons eu la conférence.

Le PRÉSIDENT: J'ai une autre communication que je viens de recevoir à l'instant de M. German, M.P., qui demande à ce qu'elle soit lue en comité (lisant):

THE WELLAND COUNTY TELEPHONE COMPANY, LIMITED.
BRIDGEBURG, ONT., 11 mai 1917.

A. M. W. M. GERMAN, M.P.,
Comté de Welland, Ont.,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—La cause des compagnies indépendantes de téléphone sera entendue devant le comité des chemins de fer, le 16 mai, à 11 heures, dans une chambre de l'édifice du Parlement.

Me basant sur l'entrevue que vous avez accordée à M. Petit et à moi, à votre bureau de Welland, la semaine dernière, nous croyons que vous avez le juste point de vue de la situation et nous serions heureux si vous pouviez assister à la séance du comité le 16 pour prêter votre appui à la cause de l'Association des Téléphones Indépendants.

Vous rencontrerez probablement quelques-uns des messieurs dont les noms se trouvent sur les en-têtes ci-joints et je vous affirme que ce sont tous des têtes solides.

L'association a combattu pendant de nombreuses années pour avoir des communications de longue distance, a dépensé beaucoup d'argent et de travaux et nous tenons cette question comme absolument vitale.

Vous n'êtes pas désintéressé à la question parce que la compagnie de téléphone du comté de Welland a au-dessus de $80,000 d'engagés dans son exploitation et au delà de 250 actionnaires, tous habitant le comté de Welland.

Votre amicale assistance sera beaucoup appréciée de nous.

Votre, etc.,

GEO. TAIT,
Secrétaire-trésorier.

Vous trouverez le résumé de notre cause dans la plaidoirie ci-incluse que nous avons déjà envoyée.

GEO. TAIT.

M. German est ici et demandera probablement, à être entendu, un peu plus tard.

M. CARVELL: Voyons ce qu'on nous demande, M. le Président. J'essaye de réduire le volume de ces amendements et de voir où nous en sommes. Tout d'abord, les compagnies de téléphones locales désiraient un raccordement avec le système de la compagnie Bell, tant pour la longue distance que pour le service local, sans compensation, mais chaque compagnie recevant une juste proportion des taux. A présent, elles demandent dans l'amendement proposé qu'il n'existe pas d'échanges de conversation locale dans les centres où existe la concurrence, mais elles veulent encore avoir le raccordement de lignes à longue distance où la concurrence existe. Mes conclusions sur la substance générale des amendements proposés sont-elles justes?

M. LUDWIG, C.R.: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous comprenons par les représentants des compagnies indépendantes que votre interprétation est exacte.

M. CARVELL: Alors, cela veut dire qu'elles abandonnent le droit aux raccordements à longue distance sans compensation.

Le PRÉSIDENT: Cela est-il exact, M. Mackay?

M. LUDWIG, C.R.: Cela signifie que nous paierons le taux régulier mais pas de compensation, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de taux fixe, soit un taux annuel quel qu'en soit le chiffre fixé maintenant et pas de surplus. C'est la position prise par les compagnies indépendantes.

ANNEXE No 2

M. F. W. MacKay: Le comité perdra du temps s'il confond ces deux clauses. Le sous-article 7 s'applique aux raccordements locaux. C'est là un sujet, comme je vous l'ai dit la dernière fois que j'étais ici. C'est la proposition présentée ici par le gouvernement d'Ontario et la commission des chemins de fer d'Ontario, mais non pas directement par l'association. Le sous-article 7 traite des raccordements locaux. On ne devrait pas oublier ce point. C'est aussi là-dessus que nous avons discuté avec la compagnie Bell. Je parle en ce moment de la conférence. Nous nous sommes séparés comme suit: la compagnie de téléphone Bell consent à accepter un raccordement local obligatoire, c'est-à-dire le raccordement d'une compagnie rurale avec la ville du marché et complètement à part la ligne à longue distance. Elle dit: nous sommes prêts à accorder ceci à toutes les compagnies non-concurrentes, mais nous ne le permettrons pas à une compagnie concurrente ou toute partie non-concurrente d'un système concurrent quelconque. Nous avons dit: nous consentons à cela mais les parties non-concurrentes des compagnies locales devraient obtenir le raccordement local. Nous nous sommes séparés là-dessus ne pouvant nous entendre. Maintenant, nous changeons le sous-article 7 de ce qu'il était quand nous sommes venus il y a deux semaines de manière à ce qu'il dise à présent que toutes les compagnies non-concurrentes auront un raccordement local, sur quoi nous nous accordons, mais dans le cas de portions non-concurrentes de compagnies concurrentes la compagnie de téléphone Bell ne peut dire quels droits nous aurons et nous demandons à la Commission de décider la question. La compagnie Bell s'y oppose. Je suis certain que ses représentants diront que je donne un compte rendu exact de ce qui s'est passé. La compagnie Bell a soutenu qu'un tel arrangement n'était pas praticable, qu'il était impossible de tenir compte des appels sur les lignes des réseaux non-concurrents, qu'il était impraticable de dire d'où venait l'appel, ou d'où il avait été envoyé. Notre réponse est celle-ci: très bien, nous laisserons ceci à la Commission; si c'est impraticable, la Commission ne l'ordonnera pas; si on ne peut imaginer un plan pour mettre ce système en pratique il ne sera jamais créé. Sur cette clause nous sommes aujourd'hui assez rapprochés pour les fins du comité.

M. Carvell: Ce sont des affaires purement locales.

M. MacKay: Si nous pouvions discuter cela maintenant et passer ensuite aux raccordements à grande distance, le comité avancerait plus rapidement.

M. Johnston, C.R.: La seule question n'est-elle pas ceci: qu'il s'agisse ou non des affaires de longue distance vous paierez une compensation sans tenir compte du fait qu'il s'agit de compagnies concurrentes ou non.

M. MacKay: Exactement cela.

M. Johnston, C.R.: Vous êtes très éloignés en ce qui regarde les affaires locales?

M. MacKay: Je tente de vous démontrer combien nous nous rapprochons.

M. Johnston, C.R.: Alors, en ce qui touche au téléphone à grande distance, vous désirez ce privilège sans aucune compensation sauf que vous consentez à payer le taux ordinaire de la compagnie Bell et le taux de la compagnie de raccordement.

Le Président: Nous nous attendons à entendre les représentants de la compagnie Bell.

M. Geoffrion, C.R.: Nous venons seulement de recevoir les amendements et nous les examinons pour la première fois. Nous aimerions à les étudier un peu plus longuement.

Le Président: Désirez-vous être entendu à présent, M. German?

M. German, M.P.: Non, pas où en est la cause.

Le Président: Quelque autre monsieur désire-t-il être entendu?

M. Geoffrion, C.R.: De toute manière nous ne saurions accepter l'élimination de compensation pour le raccordement à grande distance. Si nos adversaires désirent présenter leurs vues sur cette question, le comité pourrait les entendre maintenant.

M. Johnston, C.R.: C'est-à-dire que, où il y a compensation vous ne vous objectez pas, alors que vous vous objectez quand il n'y a pas de compensation.

M. GEOFFRION, C.R.: Nous nous objectons en ce qui regarde les échanges à grande distance sans compensation, aux endroits où la concurrence existe. Je dis simplement que, tandis que nous étudions les autres amendements, parce que nous n'en sommes pas encore venus à bout, s'il y a quelque chose à dire de l'autre côté le comité pourrait l'entendre.

M. CARVELL: C'est là toute la question.

M. GEOFFRION, C.R.: Le sous-article 7 B repose sur la question de compensation. Nous sommes certains maintenant d'avoir quelque chose à dire là-dessus.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous ne vous objectez pas quand il n'y a pas de compensation.

M. NESBITT: Je propose qu'on entende le colonel Mayberry.

Colonel T. R. MAYBERRY: Je crois avoir dit tout ce que j'avais à dire sur cette question l'autre jour et M. MacKay est ici pour représenter le comité. Je ne crois avoir quelque chose à ajouter aujourd'hui. Toutes les questions qui seront posées auront leur réponse par quelque membre de notre association.

L'hon. M. COCHRANE: A-t-on objection à ce que les compagnies indépendantes qui ne font pas concurrence obtiennent droit à ce raccordement?

M. JOHNSTON, C.R.: Non, monsieur, la compagnie de téléphone cède ce point.

L'hon. M. COCHRANE: Alors, pourquoi s'objecter à ces compagnies qui ont droit de demander une ordonnance de la Commission des chemins de fer? Je crois que nous devrions laisser la décision de ceci à la Commission.

M. CARVELL: Diriez-vous une commission mixte ou la commission fédérale des chemins de fer?

L'hon. M. COCHRANE: La Commission des chemins de fer.

M. CARVELL: Ecoutez, écoutez.

M. SINCLAIR: Afin de décider de la question d'indemnité?

L'hon. M. COCHRANE: Pour décider de tout. Si la Commission croit que la compagnie de téléphone Bell doit recevoir une indemnité, laissez la Commission la déterminer.

M. CARVELL: Je ne crois pas ainsi. Etes-vous certain de cela?

M. JOHNSTON, C.R.: Ce n'est pas la décision. Dans un cas la Commision a accordé l'indemnité.

M. MACLEAN, C.R.: Vous n'êtes pas, alors, du même avis que M. German, M. Johnston?

M. GEOFFRION, C.R.: Le paragraphe 7 nous donne satisfaction. La seule objection que nous apportons contre ce paragraphe est que nous ne croyons pas que des moyens pratiques puissent être découverts, mais si la Commission peut trouver quelques moyens, nous n'avons aucune objection, de sorte que le paragraphe 7 nous donne satisfaction. Nous pouvons appliquer le jugement de la cour Suprême ici. Le statut donne le mot " peut ", donnant à la Commission la liberté, et la cour Suprême a dit que la Commission " pouvait " accorder l'indemnité. Nous ne demandons pas une indemnité d'autres compagnies, mais des compagnies nous faisant concurrence, et on ne nous a jamais accordé d'indemnité, sauf dans le cas des compagnies nous faisant concurrence. Nous ne voulons pas plus que cela.

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission a-t-elle adopté comme règle qu'elle n'accordera pas d'indemnité à moins qu'il ne s'agisse de concurrents?

M. GEOFFRION, C.R.: Il n'y a pas de règle définitive à ce sujet. Nous ne voulons rien de plus. Le comité peut faire entrer cela dans la loi ou laisser cela à la discrétion de la Commission, cela nous est indifférent. Nous ne voulons rien de plus qu'une indemnité dans les cas où l'on se sert de notre propriété contre nous. Nous ne voulons rien de plus qu'une indemnité dans les cas où l'on se sert de notre propriété contre nous. Nous suggérons que cette question soit décidée par la Commission fédérale. Nous croyons que le principe des commissions mixtes est dangereux.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que ce n'est pas ce qu'a suggéré M. Cochrane?

M. NESBITT: Supposons qu'une compagnie ait une compagnie lui faisant concurrence dans une ville, et vous transportez des messages à grande distance pour eux à leurs frais, disons en leur chargeant une somme additionnelle de dix cents pour le service que vous lui donnez, voulez-vous une indemnité plus élevée et en plus de cela?

M. GEOFFRION, C.R.: Le chiffre de l'indemnité sera une question que décidera la Commission. La forme de l'indemnité est indifférente, il appartient à la Commission de décider si elle doit être portée au compte de l'abonné ou de la compagnie de téléphone elle-même. Nous ne vous demandons pas de dire ce que sera le chiffre de l'indemnité.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez que nous décidions quand il y aura indemnité?

M. GEOFFRION, C.R.: Qu'il "peut" y avoir indemnité lorsqu'il s'agit d'une compagnie concurrente dans un district local qui veut se servir de notre ligne à grande distance, et par conséquent annonce à ceux à qui elle soumet des plans qu'elles peuvent se servir de notre ligne.

M. GRAHAM: Quel mal cela fait-il à votre compagnie, si l'on enlève le mot indemnité. L'article se lira: "aux termes que la Commission jugera opportuns." Cela doit être référé à la Commission aux termes jugés justes et raisonnables par la Commission. Comme l'article se lit actuellement, la question est référée à la Commission "à telle condition rétributive que la Commission jugera opportune." C'est à l'endroit où la cour Suprême a stipulé que la Commission devait envisager cette question au point de vue de l'indemnité. Biffez le mot "indemnité," et laissez cela à la Commission. Si la Commission croit qu'il doit y avoir indemnité, elle enjoindra de payer une indemnité par voie d'ordonnance. Mais, conformément à la présente loi la Commission envisage la question, et la cour Suprême a dit qu'elle devait envisager la question au point de vue d'une certaine indemnité.

M. NESBITT: Et la loi admet qu'elle doit recevoir une indemnité.

M. GERMAN, M.P.: Oui. La Commission peut décider d'accorder l'indemnité si elle croit qu'elle doit être accordée.

M. NESBITT: N'est-ce pas la décision du Conseil privé?

M. GERMAN, M.P.: C'est la décision de la cour Suprême qu'elle doit considérer la question au point de vue de l'indemnité.

M. GEOFFRION, C.R.: Voulez-vous me permettre de lire la note qui commente la décision de la cour Suprême?

M. GERMAN, M.P.: Vous ne pouvez pas, dans tous les cas, comprendre le sens d'une décision par ce que dit la note d'enquête.

M. GEOFFRION, C.R.: Comme avancé général, vous ne le pouvez pas, mais je ne voudrais pas prendre le temps du comité et lire tout le jugement.

M. CARVELL: J'aimerais entendre la lecture de la note d'en-tête.

M. GEOFFRION, C.R.: Je pourrais dire que j'ai lu la décision, et je suis d'avis que la cour Suprême soutient que la Commission des chemins de fer a le pouvoir, mais qu'elle n'est pas forcée de donner une indemnité. La note d'en-tête se lit comme suit:

> Conformément aux dispositions de la loi des chemins de fer et de ses modifications par les statuts 7 et 8 Edouard VII, chapitre 61, la Commission des chemins de fer a le pouvoir d'autoriser le paiement d'une taxe en plus des taux établis de la compagnie de téléphone Bell à titre d'indemnité pour l'emploi de ses lignes à grande distance. Iddington, J., dissident.
>
> Sous l'autorité des dites lois la Commission est autorisée à accorder une indemnité à la compagnie de téléphone Bell pour les pertes que subit son service local en accordant à des compagnies indépendantes le raccordement à grande distance. Davies et Iddington, J. J., dissidents.
>
> La Commission a aussi le pouvoir d'autoriser le paiement d'une taxe spéciale par des compagnies en concurrence avec la compagnie de téléphone Bell qui obtiennent le raccordement de grande distance bien que les compagnies non concurrentes n'y soient pas tenues. Iddington, J., dissident.

M. GERMAN, M.P.: Quel mal cela ferait-il d'enlever le mot "indemnité"?

M. GEOFFRION, C.R.: Si cet amendement est rejeté par le Parlement la cour dira que le Parlement n'a pas modifié cette loi sans raison.

M. CARVELL: Je crois que vous avez votre réponse, M. German.

M. MACLEAN: Vous ne pouvez pas chercher dans les décisions de la cour les intentions de la population.

M. NESBITT: Ils devraient lire la loi telle qu'elle est.

M. JOHNSTON, C.R.: Si le mot "indemnité" était biffé de la loi, ni la Commission, ni la cour Suprême n'accorderait l'indemnité.

L'hon. M. COCHRANE: Si la loi disait "aux conditions posées par la Commission", elle pourrait certainement faire ce qu'elle voudrait.

M. JOHNSTON, C.R.: On soutiendra que le gouvernement n'a pas enlevé un mot de cette importance, sans intention.

M. MACDONELL: On consulterait l'ancienne et la nouvelle loi et on dirait: Pourquoi avez-vous enlevé ce mot?

M. GEOFFRION, C.R.: Le fait de référer à une législation antérieure est la vraie manière d'interpréter une loi actuelle.

L'hon. M. COCHRANE: Si la Commission pensait que ce serait opportun, elle pourrait l'accorder.

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission n'oserait pas accorder l'indemnité, et la cour Suprême dirait qu'on l'a biffé de la loi.

M. CARVELL: Supposant que l'article se lise: "A telles conditions rétributives ou autrement"?

M. CARVELL: Cela fera disparaître l'idée qu'il doit y avoir une indemnité.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela répond à votre objection, M. Mackay, ou autrement?

M. MACKAY: Cela ne va pas assez loin. Lorsque le comité a étudié la question, l'autre jour, il y avait ici des représentants des autres compagnies que l'on a questionnés sur l'application pratique de cette disposition. Il s'agit du fait que la *Welland Company*, par exemple, et d'autres compagnies dont vous avez entendu les représentants, ayant un contrat avec la compagnie Bell, se trouvent être ce que nous appelons des compagnies non concurrentes, mais qui doit décider si la compagnie n'est pas concurrente? Ce n'est pas la Commission, ce n'est pas la cour, mais la compagnie de téléphone Bell. C'est la question que vous devez régler ici. La Commission ne décidera pas qui est en concurrence avec la compagnie Bell, et je puis vous citer des passages de la majorité des enquêtes faites alors où il est déclaré que la Commission n'a rien à faire dans la question de décider si la compagnie est ou n'est pas en concurrence avec le Bell; si les compagnies sont disposées à s'entendre, c'est là le point. En d'autres termes, lorsque la compagnie locale n'accepte pas les conditions posées par la compagnie de téléphone Bell il lui faut s'adresser à la compagnie Bell ou accepter l'ordonnance déjà émise. Il n'y a pas d'autre alternative. C'est là mon argument, la question d'une compagnie faisant ou ne faisant pas concurrence ne doit compter pour rien à vos yeux dans l'étude de la modification de cet article, parce que l'exacte définition de cette question est une autre chose, et cela appartient à la compagnie de téléphone Bell.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que la compagnie de téléphone Bell a le pouvoir de décider si vous êtes une compagnie concurrente ou non concurrente?

M. MACKAY: Oui, la cour dit: "Nous ne nous occuperons pas de cette question ni n'en déciderons, la compagnie de téléphone Bell seule peut le faire."

M. MACLEAN: Comment voulez-vous être protégés sous l'autorité de cette loi?

M. MACKAY: Nous ne voulons pas être protégés. Sous l'autorité de cet article la Commission a dit qu'elle était forcée d'accorder l'indemnité et elle a émis l'ordonnance. Par suite de cette ordonnance nous avons attendu trois ans sans avoir de raccordement. Nous avons porté la chose à la cour Suprême qui, sur une division de trois ou deux, a rendu une décision favorable à la compagnie Bell. En conséquence, nous sommes ici aujourd'hui, devant vous, le Parlement du Canada, vous demandant

de sanctionner une législation telle que la Commission fédérale des chemins de fer, la cour Suprême du Canada, ou qui que ce soit, puisse y comprendre que la compagnie de téléphone Bell peut ainsi décider de l'indemnité devant lui être payée par les compagnies locales de téléphone en opération et servant le public dans son district, non parce qu'elles veulent y être, non parce qu'elles ont l'ambition de devenir des compagnies de téléphone, mais parce que c'était la seule manière d'obtenir le service téléphonique. Maintenant nous vous disons: Adoptez la loi conformément au paragraphe 7 B, qui a trait au service à grande distance. Cela veut dire que nous devons être sous la direction de la Commission des chemins de fer relativement aux conditions du raccordement et de la somme d'argent que cela coûtera à la compagnie de téléphone Bell pour conduire notre ligne de la limite de la municipalité jusqu'à l'endroit où se trouve son tableau de distribution. Nous paierons tous ces frais, et tout ce que nous demanderons c'est qu'elle nous permette de nous servir de sa ligne à grande distance sur paiement des taux réguliers du service à grande distance. Nous voulons obtenir le même traitement que celui que toutes les autres sections ont maintenant; nous ne voulons pas de distinction. Nous sommes convaincus de la justice de notre cause et même si nous ne réussissons pas nous continuerons à suivre la ligne de conduite que nous avons suivie jusqu'ici. A la suite de l'expérience des douze dernières années nous avons constaté que la compagnie Bell était une compagnie concurrente qui ne reculerait devant aucune méthode pouvant nuire à notre progrès. Nous avons tenu tête à cette compagnie, en tout temps, jusqu'au jour où nous avons obtenu, en Ontario, la *Ontario Railway Act* qui a diminué les chances que l'habileté de la compagnie Bell avait de lier les compagnies locales, de sorte que la compagnie Bell est aujourd'hui une institution tout à fait différente de ce qu'elle était il y a douze ans, au point de vue de ses relations avec les compagnies locales. Sachant, tout cela et convaincus de la justice de notre cause, nous venons ici vous demander de nous donner le raccordement que nous désirons. Si nous ne l'obtenons pas cette année, nous reviendrons l'année prochaine, et si nous ne réussissons pas alors, nous reviendrons l'année suivante, parce que nous voulons obtenir pour les compagnies du peuple ce que nous croyons qu'elles ont le droit d'obtenir.

Le PRÉSIDENT: Quelles objections avez-vous contre cet article?

M. GEOFFRION, C.R.: Notre position est la suivante: Nous avons un service de téléphone à grande distance, que nous avons construit et qui nous a coûté de l'argent. C'est un encouragement pour le public à devenir des abonnés de nos échanges locales, c'est un encouragement à ceux qui sont déjà nos abonnés de rester avec nous. Maintenant, si une compagnie concurrente dans un endroit, peut demain, sans aucune surtaxe, venir dire au public de la municipalité où nous sommes déjà en opération: "Nous n'avons engagé aucune somme d'argent dans les lignes à grande distance, en conséquence nous pouvons vous demander moins cher comme abonné, et nous vous donnerons le service à grande distance aux mêmes taux que ceux de la compagnie Bell", pendant combien de temps pouvons-nous résister à une telle concurrence? Nous comprenons parfaitement que les lignes de service à grande distance ne doivent pas être répétées et que, par conséquent, le service à grande distance devrait être ouvert à tout le monde, même aux concurrents. Cependant, le Parlement a déjà reconnu, trois fois, la force de notre argument: c'est-à-dire que si vous permettez à une compagnie qui a déjà un service local et qui nous fait concurrence—je ne parle pas des autres compagnies qui ne nous ont fait aucun tort mais qui n'ont fait que nous aider—une compagnie qui essaie de nous enlever nos abonnés, une compagnie qui n'a pas eu à encourir les frais de construire une ligne de service à grande distance, et qui peut aller dire au public, même à ceux qui ne sont pas déjà des abonnés ou à ceux qui sont déjà des abonnés: "Nous demandons moins et nous donnons les mêmes avantages parce que nous avons le droit tout comme les abonnés de la compagnie de téléphone Bell de nous servir de la ligne à grande distance", où en sommes-nous alors? Vous établissez le principe que nous sommes forcés de permettre l'usage de notre propriété à des gens qui veulent s'en servir pour nous faire concurrence et nous enlever nos clients. C'est

le point principal de l'argument dans une écale de noix, et dont le Parlement a reconnu la force en trois circonstances. Je sais que nos concurrents sont patients, ils se sont présentés devant vous plusieurs fois déjà, et ils peuvent revenir encore je ne sais combien de fois, mais quels arguments ont-ils donnés à l'appui de leur cause? Ils ont dit qu'ils voulaient ce raccordement, qu'ils y avaient droit, mais ont-ils suggéré un seul argument pour justifier l'application de ce nouveau principe, à savoir que nous devrions être obligés de prêter notre propriété, notre capital, à des rivaux afin qu'ils soient mieux en état de nous faire concurrence. Nous ne demandons pas l'abolition du prêt, parce que nous comprenons que l'intérêt public doit dominer, mais nous disons: "Donnez-nous un moyen de protection sous forme d'indemnité afin que cela empêche la venue de nouveaux concurrents". Autrement, le jour viendra certainement ou les autres pourront dire: "Nous n'avons qu'à organiser une compagnie locale dans une ville où le téléphone Bell est déjà installé, et, à l'aide d'un bien plus petit capital, et par conséquent avec moins de dépenses, offrir à de nouveaux abonnés les avantages que le téléphone Bell a à offrir."

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas un fait qu'il y a 550 compagnies de téléphone dans la province d'Ontario qui sont de forts alimentateurs de votre système, et ne devraient-elles pas avoir droit à une certaine considération?

M. GEOFFRION, C.R.: Elles jouissent de cette considération: Lorsqu'elles ne nous font pas concurrence, elles ont le raccordement sans surtaxe. C'est pourquoi j'ai appuyé sur le fait que toutes les compagnies qui ne nous font pas concurrence sont dans leur droit et doivent continuer à avoir le droit de se servir de notre ligne de service à grande distance, au même taux que les abonnés de la compagnie de téléphone Bell.

M. BLAIN: Voulez-vous définir ce qu'est un concurrent? Votre compagnie a le pouvoir, et elle l'a exercé, de dire ce que sont les compagnies indépendantes. La Commission a-t-elle eu à décider de cette question et a-t-elle décidé que telle compagnie est une ligne concurrente?

M. GEOFFRION, C.R.: Si vous voulez avoir ma réponse, je vous dirai que la Commission des chemins de fer a dû décider cette question lorsqu'elle a ordonné de payer une indemnité à certaines compagnies et de n'en pas payer à d'autres. La cour Suprême a décidé que la Commission est autorisée à voir à ce que la compagnie de téléphone Bell obtienne une indemnité pour les pertes souffertes dans son service d'échange local par suite du fait d'accorder à des compagnies indépendantes le raccordement du service à grande distance. (Davies et Iddington, J. J., dissidents). La cour Suprême a décidé: "La Commission a aussi le pouvoir d'autoriser le paiement d'un taux spécial de la part des compagnies en concurrence avec la compagnie de téléphone Bell qui obtiennent le raccordement du service à grande distance, bien que les compagnies qui ne font pas concurrence n'y soient pas tenues". (Iddington, J., dissident.) La cour Suprême a fait remarquer que la Commission a le droit d'ordonner qu'une indemnité soit payée lorsqu'il y a concurrence, et de ne pas ordonner le paiement d'une indemnité lorsqu'il n'y a pas concurrence. Je suggère cela simplement comme témoignage, mais vous devez prendre en considération la question de savoir quand il doit y avoir compensation et quand il ne doit pas y en avoir.

M. BLAIN: Consentiriez-vous à laisser disparaître le mot indemnité et à vous fier à la commission?

M. GEOFFRION, C.R.: Elle n'en aura pas alors le pouvoir. Voyons ce pourquoi nous combattons, afin de voir si le but en vaut la peine. Avons-nous droit de recevoir une indemnité lorsqu'il y a concurrence? Nous admettons que lorsqu'il n'y a pas de concurrence, nous n'avons pas le droit de recevoir une indemnité. Il s'agit de savoir si oui ou non nous avons le droit de recevoir une indemnité pour le raccordement du service à grande distance lorsque celui qui le demande est un de nos concurrents. Nous disons que nous la voulons et nos adversaires disent non. Si nous avons tort, dans l'opinion du comité, c'est la fin de ce débat. Si nous avons raison, il est facile de rédiger un amendement. Vous avez la décision du Conseil privé qui montre qu'il

établit une distinction entre les compagnies concurrentes et les compagnies non concurrentes.

L'hon. M. COCHRANE: Relativement aux lignes de téléphone à grande distance, vous faisant concurrence, vous proposez que les compagnies concurrentes soient soumises à certains termes et conditions?

M. GEOFFRION, C.R.: Je dois m'opposer sérieusement à l'élimination dans la loi du mot " indemnité ", parce qu'il y est déjà. Nous n'avons aucune objection à ce qu'il soit stipulé qu'il n'y ait aucune indemnité pour le raccordement lorsqu'il s'agit de compagnies non concurrentes. L'amendement que nous proposons se lit comme suit:

> " Dans tous les cas où ces réseaux ou lignes sont en opération de façon à faire concurrence, l'indemnité à être payée doit être limitée à une juste rémunération des services devant être accomplis par la compagnie ou les réseaux contre lesquels la demande d'ordonnance est faite ".

M. MACDONELL: Ne demandez-vous pas en substance ce qui pourrait être équivalent à une prime d'assurance perpétuant votre ligne dans la région où elle se trouve? Laissez-moi faire le parallèle avec les chemins de fer. Prenez Toronto et Montréal, afin de donner un exemple du service téléphonique. Les voyageurs qui arrivent à Toronto par les différentes lignes de chemins de fer arrivent tous à la gare de Toronto. Ils peuvent arriver par le Grand-Tronc, ou le Pacifique-Canadien, ou le Toronto, Hamilton & Buffalo, ou d'autres lignes. Ils se rendent tous à la gare et ont tous un droit égal d'acheter un billet pour le chemin de fer Grand-Tronc de Toronto à Montréal Ce que vous demandez équivaut à la supposition que le Grand-Tronc aurait le droit de dire que lorsqu'un homme, venu à Toronto par le chemin de fer Pacifique-Canadien, le chemin de fer *Canadian-Northern,* ou un autre chemin de fer, veut se rendre à Montréal sur le chemin de fer Grand-Tronc, il lui faudrait payer ce dernier une nouvelle taxe.

M. MACLEAN: Une surtaxe?

M. MACDONELL: Une surtaxe en plus du prix régulier que paierait l'homme venu à Toronto par le Grand-Tronc.

M. GEOFFRION, C.R.: Je ne crois pas que l'analogie soit bonne.

M. MACDONELL: Quelle différence y a-t-il?

M. GEOFFRION, C.R.: Il n'y a aucune analogie avec le système téléphonique, pour cette raison parmi les autres, que le progrès des réseaux concurrents dans les chemins de fer se trouve sous la stricte surveillance du Parlement. Vous ne pouvez admettre le parallèle. Les chemins de fer sont construits aux endroits où vous avez permis qu'ils soient construits, tandis que les compagnies de téléphone font leur apparition comme des champignons, partout où elles le désirent. Vous ne pouvez pas dire que parce qu'une compagnie ou un réseau téléphonique est établi dans une municipalité, vous ne permettrez pas à une autre compagnie de téléphone de venir s'y mettre en opération. Mais vous adoptez ce principe, tous les jours, relativement aux chemins de fer.

M. MACDONELL: Si ce principe était adopté au sujet des chemins de fer, le Grand-Tronc pourrait demander à tous ceux qui se présenteraient à sa gare pour acheter un billet de payer une taxe additionnelle parce qu'ils ont fait le voyage pour se rendre dans la cité par un autre chemin de fer.

M. GEOFFRION, C.R.: Si vous acceptez ce que je nie, l'analogie, cela se peut. J'ai dit la raison pourquoi il n'y avait pas d'analogie. Il s'agit de faire disparaître la concurrence, et la question de la concurrence en matière de chemin de fer se trouve sous le contrôle constant du Parlement, tandis que la question de concurrence avec la compagnie de téléphone Bell est une entreprise libre et sans restriction.

M. MACDONELL: Ils relèvent du Parlement.

M. CARVELL: Non.

M. GEOFFRION, C.R.: Non. La création des chemins de fer est restreinte, et la formation des compagnies de téléphone ne l'est pas.

M. MACLEAN: Il y a un principe à la base du contrôle de tous les transporteurs communs, que ce soit par fil ou par voie ferrée.

M. BLAIN: Quelle réponse faites-vous à ceci? La compagnie indépendante et le peuple du Canada attendent de la compagnie de téléphone Bell qu'elle fasse quelque chose parce qu'elle refuse de faire passer ses lignes dans différentes municipalités et de donner un raccordement aux cultivateurs.

M. GEOFFRION, C.R.: Dans les municipalités où nous refusons de nous rendre, nous ne sommes pas des concurrents et on peut nous imposer une ordonnance sans restriction, sans indemnité, mais ce n'est pas aux endroits où nous refusons d'aller; c'est là où nous sommes. Nous y sommes allés les premiers. Nous voulons être sauvegardés bien clairement, et définitivement, dans le cas où, étant la première compagnie, nous y avons été en opération pendant un long temps, contre une nouvelle compagnie concurrente qui vient s'y établir, après notre installation, pour nous faire concurrence et qui essaye d'obtenir le raccordement dans ce but. Nous ne voulons d'aucune manière être protégés contre un grand nombre, ou un nombre quelconque—je ne sais pas si nous avons refusé d'aller dans certains districts, mais s'il est vrai que nous l'avons fait, permettez à qui que ce soit d'y organiser un système dans ce district, et ils auront droit à un raccordement local avec nous, à un raccordement à grande distance avec nous, à tout et sans aucune indemnité—cela se trouve dans le statut. Nous prétendons que, sous l'autorité de la nouvelle Loi, si cet article est adopté, ce sera une entreprise financière attrayante et ouverte à tout le monde que d'organiser une petite compagnie et de venir nous dire: "Nous avons cent abonnés, donnez-nous le même raccordement que celui qu'a la compagnie de téléphone Bell."

M. BLAIN: Ce n'est pas le cas où votre compagnie, étant la première, s'est installée dans tous les districts avantageux et y a donné un système de téléphone, mais celui où vous avez laissé sans service de téléphone les régions qui ne sont pas aussi avantageuses qui demande considération?

M. GEOFFRION, C.R.: Les endroits où il n'y a pas de service téléphonique se trouvent protégés par le statut. Il ne sert à rien d'essayer de défendre une loi à laquelle nous nous opposons.

M. BLAIN: Supposons que vous vous trouvez dans une ville de 3,000 habitants, et vous y avez votre système, et que, dans une municipalité adjacente se trouve une compagnie indépendante, et que cette compagnie indépendante installe 20 appareils de téléphone dans la ville dans laquelle vous êtes en opération: est-ce qu'elle devient de ce chef une compagnie concurrente

M. GEOFFRION, C.R.: L'article 7 (*a*) pourvoit à cela et a trait à ce point.

M. BLAIN: Ce ne serait pas une compagnie concurrente?

M. GEOFFRION, C.R.: Ce ne serait pas une compagnie concurrente sous l'autorité du paragraphe 7 (*a*). Ce que nous disons est bien simple; lorsque nous sommes installés dans une ville ou un district et qu'une compagnie vient s'y établir, je ne parle pas tant de celles qui nous font actuellement concurrence—il y a 24 compagnies, nous nous sommes conduits amicalement avec toutes les compagnies sauf ces 24 compagnies, dans tout le pays, et ces 24 compagnies ne nous ont pas encore demandé le raccordement. Mais ce que nous craignons c'est que les compagnies prennent de l'importance ou modifient leur ligne de conduite comme résultat de cette législation. Par cette législation projetée, vous invitez chaque localité à promouvoir des compagnies rivales; vous n'avez qu'à organiser une compagnie par lettres patentes et vous en ferez des compagnies faisant concurrence aux compagnies en existence qui y ont engagé de fortes sommes d'argent, sans contrôle, sans restriction. Vous allez encourager la formation de nouvelles compagnies, et une législation appropriée à la réglementation de ces compagnies est la meilleure politique. Ce n'est pas chercher le meilleur intérêt que d'encourager le dédoublement des compagnies. Il est injuste de dire aux plus vieilles compagnies: "Vous allez être forcées de donner à ces nouvelles compagnies tous les avantages que vous avez obtenus sous forme de raccordements, etc., de sorte que votre rivale sera en position de vous couper la gorge."

ANNEXE No 2

M. MACLEAN: Mais si c'est dans l'intérêt public, il vous faudra vous y soumettre, c'est le risque que courent toutes les compagnies d'utilité publique en opération.

M. GEOFFRION, C.R.: Je soumets que ce n'est pas dans l'intérêt public d'établir un système qui dédoublera les lignes de téléphone partout. Les plaintes que vous avez entendues sont très fortes, mais elle ne sont pas nombreuses. Que se produira-t-il dans l'avenir si vous n'établissez pas ce contrôle et cette réglementation? Qu'est-ce qui empêchera un homme d'obtenir des lettres patentes pour l'organisation d'une nouvelle compagnie basée sur des taux peu élevés? Il pourra dire au public: "Je ne vous demande que les deux tiers du prix que demande la compagnie de téléphone Bell, et je vous accorde les mêmes conditions pour le service de téléphone à grande distance." Inévitablement, si une compagnie faisait cela, nous disparaîtrions de ce district immédiatement, et il n'y a aucune raison empêchant un promoteur de compagnie d'organiser une compagnie basée sur ce principe, s'il y est encouragé par une législation. Le dédoublement du réseau téléphonique est inutile pour le public, et l'argent engagé dans le dédoublement des réseaux est du capital perdu.

M. MORRIS: Pensez-vous qu'une personne engagerait des fonds dans l'organisation d'une compagnie de téléphone sans qu'il y ait un besoin et une chance de succès?

M. GEOFFRION, C.R.: Il est bien possible d'organiser une compagnie lorsqu'elle n'est réellement pas nécessaire, et une fois cette compagnie établie, elle aura droit à tous les avantages dont jouit la compagnie de téléphone Bell. Ce n'est que dans les endroits où nous sommes établis et où nous donnons un service dans la région que nous nous opposons à ce qu'une autre compagnie vienne dédoubler notre réseau et accorder au public des taux plus bas—nous ne nous opposons pas à la venue d'une nouvelle compagnie dans un endroit où il n'y en a pas et à ce qu'elle jouisse des avantages du raccordement du service à grande distance. Il n'y a pas de concurrence dans ce cas-là.

Le PRÉSIDENT: M. Mackay désire répondre à votre déclaration. Tenons-nous-en à ce seul point.

M. MACKAY: Je m'en tiendrai à ce point. Quant au dédoublement des réseaux, c'est là une question sur laquelle la Commission des chemins de fer d'Ontario s'est prononcée négativement. J'ai ici une copie de la loi dite *Railway Act* qui établit clairement: "Aucune compagnie ne doit ériger des poteaux sur une partie quelconque d'une voie publique sur ou le long de laquelle les poteaux de la ligne d'une autre compagnie se trouvent déjà érigés si ce n'est avec le consentement de la Commission." De sorte que vous voyez que la Commission des chemins de fer d'Ontario est opposée au doublement des lignes. Une compagnie locale ne peut pas doubler les lignes d'une autre compagnie en Ontario. Cela est la limite que peut atteindre la législature d'Ontario, mais elle a prouvé qu'elle est opposée à ce doublement. Par conséquent, mon ami qui vient de parler n'a aucunement à craindre la naissance de compagnies de téléphone partout sauf là où il n'y en a pas actuellement et le service ne peut se faire d'aucune autre manière. Le dédoublement ne sera pas le résultat de cette loi; en fait, on est plus exposé à un doublement sans cette loi qu'avec l'aide de cette loi. Je vais vous exposer un fait concret; de sorte que vous verrez ce que je veux dire et j'apprécierai l'attitude de la compagnie Bell vis-à-vis des compagnies concurrentes. La ville de Coldwater est entourée de plusieurs municipalités; le township de Tay, le township de Medonte et un certain nombre d'autres que je ne me rappelle pas dans le moment. Ces townships ont des réseaux municipaux, mais Coldwater n'a pas le réseau Bell et il lui faut payer une taxe pour obtenir le raccordement avec les municipalités des townships adjacents. Il n'y a qu'un nombre limité d'appareils téléphoniques Bell dans Coldwater, environ 40 ou 50, et lorsqu'ils voulaient communiquer avec leurs voisins—qui jouissaient d'un échange gratuit par suite de leur réseau municipal—ils se trouvaient liés. Par conséquent Coldwater a décidé d'établir un réseau de téléphone municipal sous l'autorité d'une charte municipale, et elle a pris les mesures nécessaires pour organiser ce réseau. La compagnie de téléphone Bell a écrit à la

Commission des chemins de fer d'Ontario à ce sujet: " Voici un cas où il y aura un dédoublement inutile. Cela constituera une injustice pour nous parce que nous avons un réseau à Coldwater et nous donnons le service à la population. Il n'y a aucune raison leur permettant de doubler notre réseau ". La Commission des chemins de fer n'a pas encore accordé son approbation finale, mais elle a accepté les mesures préliminaires. Lorsque la compagnie Bell a fait ses représentations à la Commission, elle a envoyé une lettre à la municipalité de Coldwater disant: " Messieurs, vous devez arrêter les travaux relativement à votre réseau municipal jusqu'à ce que nous vous donnions une audition à telle et telle date. Nous comprenons que vous voulez doubler un autre réseau, et nous voulons étudier les faits." Avant la date de l'audition, la municipalité de Coldwater a envoyé ses représentants à Toronto dire à la Commission des chemins de fer ce dont il s'agissait. Et quels étaient les faits? La municipalité a dit: " Nous avons un réseau à Coldwater comprenant environ 40 à 50 abonnés, mais le tableau de distribution se trouve dans le magasin d'une certaine personne. L'homme répond au tableau de distribution lorsqu'il a fini l'emballage d'un paquet, et notre service est pitoyable. Le soir, le magasin ferme ses portes à sept heures ou huit heures et il n'y a pas de service. Nous ne pouvons pas obtenir de raccordement avec les réseaux des municipalités qui nous environnent, et sous l'autorité de la loi nous croyons que la ville de Coldwater est justifiable d'installer un réseau municipal." La Commission a immédiatement répondu: " Allez et construisez votre réseau," et aujourd'hui, la ville possède un réseau et ses abonnés obtiennent un échange gratuit avec les townships adjacents. Que s'est-il produit au point de vue de la compagnie Bell? Cette dernière a immédiatement vendu son installation au réseau municipal et il n'y a pas eu de doublement. Le réseau de la compagnie Bell est une entreprise financière, et si elle ne satisfait pas à ses obligations et à ses chances de succès, il ne vous appartient pas, messieurs, d'adopter des lois afin d'empêcher qui que ce soit de la faire agir en conséquence. La demande que nous faisons nous mettra sur un pied où nous ne pouvons pas nous trouver dans des conditions égales, parce que cette compagnie a obtenu une législation que vous ne nous accorderiez pas.. Mais même si vous ne nous accordez pas cette législation, mettez ces compagnies locales dans une position telle qu'elles puissent être traitées de la même manière que les autres parties de la région. Si vous nous accordez ce que nous demandons vous ne ferez que prendre les seules mesures que, à ce que je suppose, vous puissiez prendre au point de vue de la nationalisation des lignes de téléphone. Le doublement peut être et peut ne pas être une mauvaise chose. Il est certain, cependant, que dans certains cas le dédoublement peut être nécessaire afin de fournir au public les services dont il a besoin. Je n'ai qu'à vous rappeler la cité de Toronto où on a, à plusieurs reprises, refusé l'offre de la compagnie du téléphone Bell d'une somme de $100,000, argent comptant, pour obtenir une franchise exclusive. Nous avons fait enlever cet article ayant trait à la franchise exclusive de la législation d'Ontario parce que c'était une injustice pour le peuple. Nous avons maintenant le contrôle municipal sur les taux, le service et tout le reste. L'opposition à ce que nous demandons aujourd'hui ne découle pas de la crainte qu'a la compagnie de téléphone Bell du doublement des réseaux, ou de la concurrence ou de quelque chose de ce genre; cette compagnie continue la lutte pour conserver son monopole, en autant qu'elle puisse le garder, dans les conditions actuelles. Vous n'êtes pas en faveur de ce monopole, mais je suis convaincu qu'elle pourra le conserver si le paragraphe 7 B n'a pas votre approbation et n'est pas adopté.

Le Président: Que désire le comité?

M. Geoffrion, C.R.: On proposera un amendement.

Le Président: Avez-vous quelque objection à l'amendement que l'on propose?

M. Geoffrion, C.R.: Nous n'avons aucune objection si, au point de vue de l'indemnité, vous voulez ajouter les mots: " et dans tous les cas, sauf dans les cas où ces systèmes ou ces compagnies sont en concurrence, l'indemnité devant être accordée doit être limitée à une juste rémunération des services que fournit la compagnie ou le système contre lesquels la demande de l'ordonnance est faite." Je ferai remarquer

que si vous craignez que le mot "indemnité" soit impératif et intolérant, la compagnie n'a aucune objection à insérer les mots "indemnité ou autrement". Laissez-moi vous rappeler, cependant, que la cour Suprême ayant décidé que la Commission peut ordonner le paiement d'une indemnité pour une compagnie concurrente et peut le refuser pour une compagnie non concurrente, cela indique clairement que le mot "indemnité" est tolérant.

M. JOHNSTON, C.R.: Il n'est pas nécessaire d'ajouter le paragraphe 7 (*a*) si l'article 7 est adopté.

M. GEOFFRION, C.R.: Nos adversaires suggèrent le paragraphe 7 (*a*).

M. JOHNSTON, C.R.: Très bien.

M. GEOFFRION, C.R.: Le paragraphe 7 (*a*) est nécessaire si l'on retranche les mots "à grande distance".

M. MCFARLANE: Si l'on n'ajoute pas le paragraphe 7 (*a*) cela permettra de faire le raccordement entre deux échanges locales, et les compagnies indépendantes elles-mêmes n'admettent pas ce principe. L'article 7 doit être maintenu, en retranchant les mots "à grande distance" et en ajoutant le paragraphe 7 (*a*) tel que suggéré par les compagnies indépendantes.

M. JOHNSTON, C.R.: M. McFarlane suggère que les mots "à grande distance" soient retranchés du paragraphe 7. L'article se lit:—

> "Chaque fois qu'une compagnie, une province, une municipalité ou une corporation qui a le pouvoir de construire et tenir en service ou simplement de tenir en service un réseau ou une ligne téléphonique, et d'en exiger des taxes, que ce pouvoir lui vienne du Parlement du Canada ou d'ailleurs, désire utiliser quelque réseau ou ligne téléphonique", etc.

M. LUDWIG, C.R.: Il vous faut retrancher d'autres mots.

M. MCFARLANE: Le paragraphe 7 (*a*) y serait ajouté comme supplément.

M. MACKAY: Dans le document que nous avons distribué les lignes soulignées en encre rouge sont les mots nouveaux que nous avons suggérés, et les éliminations sont les mots que nous vous demandons de retrancher.

M. JOHNSTON, C.R.: M. McFarlane fait quelque concession. D'après sa rédaction, le paragraphe 7 n'a trait qu'à la grande distance. Il est disposé à retrancher les mots "à grande distance".

M. MCFARLANE: Oui.

M. MACKAY: Oui, nous aussi.

M. JOHNSTON, C.R.: Retranchez les mots "à grande distance" partout où on les rencontre au paragraphe 7. Cela aura pour effet de permettre à quelques compagnies rurales d'insister pour obtenir le raccordement. Elles n'ont pas ce droit actuellement.

M. MCFARLANE: Oui, et elles devraient avoir ce droit.

M. CARVELL: Et le paragraphe 7 (*a*) réglemente les conditions dans lesquelles elles doivent avoir l'échange.

M. MACLEAN: On a défini cela, et vous demandez de faire une addition.

M. MCFARLANE: Si nous ajoutons le paragraphe 7 (*a*) tel que suggéré par les compagnies indépendantes, maintenant, pour tourner la difficulté de savoir si le mot "peut" actuellement employé dans l'article est tolérant ou impératif, je suggère que nous ajoutions après le mot "indemnité" les mots "ou autrement"—"à telle condition rétributive ou autrement selon que le juge la Commission". Puis, nous ajoutons le paragraphe 8 qui a trait aux termes et conditions de l'ordonnance relative au raccordement,—

> "Et dans tous les cas où ces réseaux ou ces lignes téléphoniques sont en concurrence l'indemnité devant être accordée doit se limiter à une juste rémunération des services que fournit la compagnie ou le réseau contre lesquels la demande d'ordonnance est faite."

M. McFarlane: Cela établit clairement que l'indemnité ne doit être accordée que lorsqu'il y a concurrence.

Le Président: Il appartient au comité de décider si le mot "indemnité" doit être conservé ou retranché.

M. Carvell: Avant que la question soit décidée, j'aimerais que l'on me fournisse l'occasion d'exposer mon opinion au comité, parce que j'ai une certaine expérience dans ces questions et j'ai été très intéressé et beaucoup amusé par la discussion.

M. Geoffrion, C.R.: La clause relative à la commission conjointe devrait disparaître.

Le Président: M. Morrison a demandé d'être entendu par le comité.

M. Morrison: Quant aux compagnies concurrentes, je veux vous citer un cas dans mon propre district. Nous sommes supposés être une compagnie concurrente. Il y a une distance de huit ou dix milles à l'endroit où la compagnie de téléphone Bell avait déjà construit ses lignes. N'oubliez pas qu'il n'y avait pas un seul téléphone local dans cette région, mais nous y sommes allés et avons donné aux cultivateurs l'avantage d'un téléphone local. Nous n'avons eu aucun service local, ce qui nous a été refusé jusqu'au jour où il y a eu concurrence. A ce que je comprends, nous sommes considérés comme étant une compagnie concurrente simplement parce que les lignes de la compagnie de téléphone Bell ont été construites dans ce district. Nous ne devrions pas adopter une loi contre la concurrence. C'est un précédent dangereux. Ce que demande aujourd'hui la compagnie de téléphone Bell est contraire à nos méthodes modernes de faire les affaires, c'est-à-dire de payer une indemnité à une compagnie, simplement parce qu'il y a concurrence avec elle.

Le Président: Si la déclaration faite par M. Morrison est l'interprétation que l'on fera de la loi, qu'elle est votre opinion, M. Geoffrion?

M. Geoffrion, C.R.: Je suis d'avis qu'un service local n'est pas un concurrent d'un service à grande distance. Un concurrent est celui qui essaye d'obtenir les mêmes clients. Lorsque nous fournissons un service local et qu'une autre personne vient établir un service local dans le même district, il y a concurrence. C'est l'opinion que nous présentons à la Commission.

Le Président: Simplement parce que vous avez une ligne de téléphone à grande distance, une ligne locale dans le même district ne sera pas considérée comme étant une ligne concurrente?

M. Geoffrion, C.R.: Si l'on me consultait à titre d'avocat, je répondrais non.

Le Président: Il est entendu qu'au point de vue des compagnies de téléphone et des questions de la force motrice de Toronto nous avons entendu tous les témoignages.

Le comité s'ajourne au mercredi, le 30 courant.

PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

OTTAWA, 30 mai 1917.

Le comité s'est réuni à 11 heures a.m.

Article 375—Dispositions régissant les télégraphes et les téléphones.

Le PRÉSIDENT: Je demande au comité de vouloir bien permettre qu'on imprime une lettre de M. Jones, le gérant de la compagnie de téléphone de Port-Hope, avec les autres documents et qu'on l'insère dans les procès-verbaux. La lettre se lit comme suit:

CLARKE, 29 mai 1917.

Monsieur J. E. ARMSTRONG, M.P.,
Président du comité spécial des chemins de fer,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai assisté, ce matin, à l'assemblée du comité spécial des chemins de fer pour la compagnie de téléphone de Port-Hope, limitée, dans le but d'y exposer quelques-uns des différends que nous avons eus avec la compagnie Bell. N'ayant pas eu l'occasion de parler devant le comité, je prends la liberté de vous écrire cette lettre.

J'ai parcouru avec beaucoup d'intérêt le mémoire présenté par la compagnie de téléphone Bell en réponse au mémoire de l'Association de téléphone indépendante.

Dans ce mémoire, la compagnie de téléphone Bell fait les déclarations suivantes:

Antérieurement à 1906, la compagnie avait fait des arrangements pour l'échange du service téléphonique avec un certain nombre de compagnies et réseaux de moindre importance et immédiatement après l'adoption de cet article (375) de la loi, la compagnie a organisé une division des contrats chargés spécialement d'encourager l'échange du service téléphonique avec les réseaux moins importants. Comme résultats de ces efforts, des conventions de correspondance furent passées avec un très grand nombre de réseaux téléphoniques.

J'ai par devers moi le projet d'un contrat présenté par la compagnie Bell à la compagnie Union de Durham après l'organisation de la division des contrats de la compagnie Bell. La compagnie de Durham fonctionnait dans les villages de Newtonville, Kendall, Stackville, Poutypool, Kirby, Liskard, Lyons et Newcastle dans le comté de Durham.

Suivent trois des clauses de ce contrat:

5. La compagnie dit (*The Durham Company*) ne doit pas étendre son réseau téléphonique au delà des villages de Newcastle, de Newtonville, de Kendall, de Starkville, de Poutypool, de Kirby, de Liskard et de Lyons et de Newcastle sans le consentement par écrit de la compagnie Bell.

6. Elle ne doit pas raccorder son réseau de téléphones avec le réseau de toute compagnie, personne ou personnes autres que la compagnie Bell et elle ne doit pas accepter de messages ni de conversations, ni transférer de messages ni de conversations de ou à la ligne de téléphone de toute

autre compagnie, personne ou personnes, sans le consentement par écrit de la compagnie Bell.

16. La compagnie Bell doit avoir la première option d'acheter l'outillage et les appareils possédés par la compagnie Durham.

Ce contrat est le type du genre des contrats en vertu desquels les compagnies rurales devaient fonctionner avant que la loi des téléphones d'Ontario ne leur eut fourni une certaine mesure de secours en établissant que les contrats pour les échanges téléphoniques devaient être approuvés par la Commission des chemins de fer d'Ontario avant d'être obligatoires. La législature d'Ontario a jugé nécessaire de passer pareille mesure à raison de la rigueur et de l'injustice de quelques-unes des clauses des contrats que l'on faisait trop souvent passer à des cultivateurs non familiers avec les problèmes du téléphone.

Il est bien évident, je crois, par ce que j'ai dit plus haut que la division des contrats de la compagnie Bell a été organisée non dans le but d'aider aux districts ruraux qui ont besoin d'un service de téléphone, mais afin de maintenir et de perpétuer le monopole de la compagnie.

Je désire mentionner une autre chose. La majorité des membres de la Commission fédérale des chemins de fer a jugé que tout réseau faisant la concurrence à la compagnie Bell devait payer à cette compagnie une charge annuelle pour les raccordements de longue distance de $100, si la compagnie en question n'avait pas plus de 250 abonnés, de $200, si la compagnie avait plus de 250 abonnés, mais pas plus de 600 abonnés, de $300, si la compagnie avait plus de 600 abonnés, plus une surcharge de 10 cents pour chaque appel.

Ma propre compagnie, la compagnie de téléphone de Port-Hope, limitée, qui est une compagnie rurale faisant le service entre Port-Hope et Bowmanville et qui ne fait d'aucune manière ou forme la concurrence à la compagnie Bell, ayant demandé d'être raccordée à la compagnie Bell et ayant essuyé un refus, s'est adressée à la Commission fédérale afin de faire décider qu'elle n'était pas un concurrent. La Commission a rejeté la demande pour deux raisons, savoir:

1. Qu'elle n'avait pas juridiction pour rendre une ordonnance déclaratoire. Qu'elle n'avait pas le pouvoir de déterminer la question si la compagnie de Port-Hope ou à la vérité si aucun réseau faisait ou non la concurrence à la compagnie Bell ou à tout autre réseau.

2. Que la compagnie de Port-Hope ayant été constituée en corporation sous le régime de la Loi d'Ontario, la Commission fédérale n'avait aucune juridiction sur la compagnie de Port-Hope.

L'effet de tout cela, c'est que la compagnie de Port-Hope, bien qu'elle ne fut pas une concurrente à la compagnie Bell comme je l'ai dit, s'est vue refuser le raccordement de longue distance par cette dernière. Cela a aussi réglé la question que la compagnie Bell est le seul juge si un réseau lui fait ou non la concurrence.

En sorte que la ligne Bell qui peut être située à X peut déclarer si elle juge à propos de ce faire, qu'une ligne rurale à Y, disons à cinq milles plus loin, est une ligne qui lui fait la concurrence parce que William Jones, un cultivateur, résidant à mi-chemin entre les deux lignes donnerait son patronage à la ligne Bell à X si la ligne rurale n'existait pas à Y. Bref, comme je l'ai déjà dit dans l'état actuel des choses, la compagnie Bell est le seul juge pour décider si une ligne rurale lui fait ou non concurrence.

Par suite de cet état des affaires, la compagnie Port-Hope n'a jamais pu obtenir le raccordement de longue distance avec la compagnie Bell et bon nombre de compagnies rurales sont forcées à accepter les termes Bell, ou ne sont pas dans la position d'insister sur un nouveau contrat leur donnant des termes plus équitables, parce qu'il n'existe nulle part de juridiction à laquelle elle peut s'adresser pour obtenir remède.

Cela démontre, à mon avis, la nécessité de la modification demandée par l'association et de la nomination d'une commission mixte de façon à ce que les compagnies placées sous l'une ou l'autre juridiction puissent être forcées à servir le public d'une manière équitable.

Je connais ce que pensent mes gens dans Durham. Je sais qu'ils ne se contenteront point d'une loi au sujet des raccordements de longue distance qui les obligera à payer plus cher qu'un étranger qui se sert d'un téléphone Bell dans un magasin ou une station téléphonique.

Les téléphones ruraux fournissent des affaires au bureau Bell sans qu'il en coûte rien à ce dernier, alors que la compagnie Bell qui doit faire la dépense de construction de stations, de boîtes à recevoir les taux de messages téléphoniques ne demande à pareil étranger que les frais ordinaires de longue distance. Si la station se trouve dans un magasin, la compagnie Bell paie une commission au marchand.

Ce qui précède indique, il me semble, avec quelle injustice la compagnie Bell qui possède des pouvoirs et privilèges extraordinaires, traite non seulement les abonnés des réseaux, mais aussi un abonné Bell qui désire communiquer avec un abonné d'un téléphone rural.

Sincèrement,

G. W. JONES, *gérant*,
COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE DE PORT-HOPE, LIMITÉE.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à voter, messieurs?

M. CARVELL: Quelle modification avez-vous préparée, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai préparé une modification que, je crois, M. Jones approuve. Si les membres du comité veulent référer au bill et comparer ce que le président va lire avec le paragraphe sept de l'article trois cent soixante-quinze, on notera immédiatement la différence.

Le PRÉSIDENT: Voici le paragraphe modifié tel que préparé par monsieur Johnston (lisant):

"Article 375, paragraphe 7.—Chaque fois qu'une compagnie, une province, une municipalité ou une corporation qui a le pouvoir de construire et tenir en service, ou simplement de tenir en service un réseau ou une ligne téléphonique, et d'en exiger des taxes, que ce pouvoir lui vienne du Parlement du Canada ou d'ailleurs, désire utiliser quelque réseau ou ligne téléphonique possédée totalement, contrôlée ou exploitée par la compagnie, afin de relier ce réseau ou cette ligne téléphonique au réseau ou à la ligne de téléphone exploitée ou à exploiter par la compagnie en premier lieu mentionnée ou par cette province, municipalité ou corporation, de façon à obtenir une communication directe, au besoin entre un téléphone ou un bureau central sur un réseau ou une ligne téléphonique, et un téléphone ou un bureau central sur l'autre réseau ou ligne télégraphique et qu'elle ne peut s'entendre avec cette compagnie pour obtenir ce privilège d'usage, ce raccordement ou cette communication, la compagnie en premier lieu mentionnée ou la province, municipalité ou corporation susdite peut s'adresser à la Commission pour qu'il soit remédié à son grief; et la Commission peut ordonner à cette compagnie de fournir ce raccordement, cette communication ou ce privilège d'usage à telle condition que la Commission juge juste et convenable, et peut ordonner de quelle manière, à quelle époque, à quel endroit, par qui et à quels termes et conditions ce privilège doit s'exercer, ou ce raccordement ou cette communication doit se faire, s'installer, être utilisée et maintenue et dans tous les cas sauf lorsque ces réseaux ou ces compagnies opèrent, dans l'opinion de la Commission, en concurrence, l'indemnité qui doit

être accordée sera limitée à la juste rémunération des services qui doivent être rendus par la compagnie ou le réseau contre lequel ou laquelle il est demandé une ordonnance.

Maintenant le paragraphe 7 (*a*) qui doit être ajouté:

"Nulle ordonnance rendue sous l'autorité du paragraphe précédent ne doit s'appliquer à l'échange de conversations locales entre des personnes se servant des téléphones de deux réseaux des lignes rivales lorsque ces réseaux ou ces lignes aboutissent à des tableaux de distribution placés dans les limites de la même cité, ville ou village, sauf dans le cas de lignes téléphoniques privées rurales dans des étendues de pays où la concurrence n'existe pas, et alors seulement lorsque la Commission juge que cet échange est désirable et praticable."

M. NESBITT: Ceci est le paragraphe 7 (*a*) qui a été rédigé par les indépendants.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, ce sont les propres sans aucun changement. Si vous le comparez à l'article 7 vous remarquerez que les mots longue distance ont été biffés. L'effet de ce retranchement de mots c'est que les personnes qui se servent de téléphones ruraux peuvent maintenant obtenir le raccordement.

M. CARVELL: Et vous avez aussi les mots commission mixte.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous avons biffé aussi les mots commission mixte et nous avons ajouté comme partie de l'article sept ces mots:

"Et dans tous les cas, sauf lorsque ces réseaux ou ces compagnies opèrent, dans l'opinion de la Commission, en concurrence, l'indemnité qui doit être accordée sera limitée à la juste rémunération des services qui doivent être rendus par la compagnie ou le réseau contre lequel ou laquelle il est demandé une ordonnance."

En sorte que ce n'est que dans le cas des compagnies rivales que la Commission aura l'autorité d'adjuger une indemnité en sus des services rendus.

M. TURRIFF: Sur quel motif proposez-vous de donner à une compagnie qui accepte des affaires d'une compagnie indépendante, le droit de recevoir une indemnité quand elle reçoit le plein tarif absolument qu'aucun de nous paierait s'il allait dans une station de téléphone pour envoyer un message. Une compagnie indépendante recueille les messages et les donne à la compagnie de téléphone Bell, laquelle exige pour ces messages le même plein tarif qu'elle demande au public en général. Cette disposition présuppose que la compagnie Bell aurait droit à l'indemnité sur le volume des affaires pour lesquelles elle a déjà demandé le plein taux du tarif.

M. CARVELL: Je vais m'efforcer de répondre à cette question si je le puis. Il a été entendu ici bon nombre de différents experts, mais la compagnie de téléphone Bell et les compagnies locales paraissent s'être tellement entendues ensemble que le seul point en contestation est celui que M. Turriff a soulevé, savoir s'il doit ou non y avoir indemnité dans le cas où le réseau rival vient demander au réseau Bell la communication de longue distance. Il paraît admis, si je comprends bien les dispositions du nouveau paragraphe sept des compagnies indépendantes, que même une compagnie rivale peut se relier au réseau Bell dans les conversations locales et il n'y a aucun doute quelconque que la compagnie locale non concurrente peut relier son réseau à celui de la Bell pour les conversations et de longue distance et locales. La question semble donc se réduire à ce seul point, si la compagnie locale doit payer une indemnité à la compagnie Bell pour l'échange des affaires de longue distance.

M. JOHNSTON, C.R.: Lorsque cette compagnie fait la concurrence à la compagnie Bell.

M. CARVELL: Lorsqu'il y a concurrence. J'ai eu quelque expérience au sujet des compagnies de téléphone bien que mes intérêts dans ces compagnies ne soient pas assez considérables pour affecter ma manière de juger d'aucune façon; à la vérité mes intérêts sont très faibles. Mais pendant une dizaine d'années je me suis occupé des réseaux téléphoniques, et chaque phase de la question qui a été discutée ici au

cours des derniers quinze jours a été considérée ou en partie considérée dans mon comté, et y existe encore en partie aujourd'hui; nous y avons eu à faire face à toutes les conditions auxquelles il a été fait allusion. Il nous arrive trop souvent d'envisager une compagnie de téléphone comme on le ferait d'une compagnie manufacturière ou industrielle ordinaire. Avant la nomination de la Commission des chemins de fer pour le Canada ou des commissions d'utilité publique des provinces, la chose était ainsi. Celui qui plaçait ses fonds dans un réseau de téléphone faisait le mieux qu'il pouvait, il demandait aux gens le plus qu'il pouvait et faisait le plus de profit qu'il pouvait. Mais vous avez maintenant dans toutes les parties du Canada des commissions—je ne me trompe pas, je crois, en disant qu'il existe dans chaque province du Canada une commission d'utilité de quelque sorte puis il y a pour le Canada en général la Commission des chemins de fer qui a le pouvoir de dire à une compagnie: Vous ferez tel et tel service et vous ne demanderez pas plus que tel et tel prix pour ce service. En conséquence, vous enlevez toute nécessité de concurrence. A la vérité la concurrence devient injuste et non désirable, parce que du moment que les commissions que j'ai mentionnées contrôlent également le service et les prix, la concurrence est alors éliminée.

Et maintenant je ne sache pas de chose plus nuisible que l'existence de deux systèmes de téléphone dans une petite ville, un village ou même une grande ville, et je crois que n'importe qui—qu'il soit un supporteur de la compagnie Bell ou de lignes indépendantes—doit admettre qu'il verrait avec plaisir l'élimination de tout ce qui constitue une dualité. On peut aimer la dualité pour des fins de compétition, mais quand il arrive que les taux de téléphone sont sous la conduite d'un bureau public, il n'existe plus de raison pour la compétition, et de fait c'est justement le contraire que l'on obtient. Ce que j'ai toujours prêché, c'est que les bureaux publics devraient porter leur attention à la fois sur le service et sur les échelles de taux en même temps que sur l'élimination de la compétition. Si vous adoptez l'amendement attendu par les compagnies indépendantes de téléphone, vous n'encouragez pas la compétition mais vous installez le système de dualité. Je parle actuellement en présence des représentants de toutes les compagnies indépendantes de l'Ontario, je parle aussi à la connaissance des compagnies indépendantes de ma propre province quand j'affirme que l'erreur dans presque chaque cas est due au manque d'appréciation de la nature de ses devoirs de la part de la compagnie Bell ou de toute grosse compagnie du district, quelle qu'elle soit. Nous ne sommes pas pourvus de la compagnie Bell dans les Provinces maritimes, c'est pourquoi je suis en état de parler en toute indépendance d'esprit et sans subir aucune influence; mais, règle générale, les grosses compagnies n'ont pas fait leur devoir dans le passé, elles n'ont pas étendu leur système aussi loin qu'elles auraient dû le faire tout de suite au commencement. Je suis parfaitement en mesure de comprendre que les gérants de cette compagnie aient pu dire: "Il nous faut payer des dividendes à nos actionnaires"—ce qui est la pure vérité—"et si nous nous avançons sur un territoire peu rémunérateur nous allons faire de sérieuses dépenses en frais de construction et nous allons de ce fait endurer une dépréciation de valeur. Nous ne pourrons pas imposer des taux rémunérateurs et nous nous trouverons dans l'impossibilité de payer des dividendes." C'est ainsi que l'on s'est vu dans l'obligation de former des compagnies indépendantes, et pour ma part, non seulement j'ai de la sympathie, mais j'ai même infiniment de considération pour les fermiers qui ont mis de leur argent dans la création d'un système de téléphone. Mais dans presque chaque cas, ceux qui ont organisé les compagnies indépendantes ont déclaré: "Nous sommes en mesure de construire une ligne de téléphone pour $125 ou $150, installer le fil métallique et des poteaux de peu d'élévation, construire à d'assez bonnes conditions, et nos dépenses ordinaires se résumeront à rien." Ces gens n'ont jamais pensé un seul moment à la dépréciation de leur installation, ils n'ont pas songé que les grosses compagnies accordent au moins 10 pour 100 pour les pertes par usure. Cinq ou six ans après l'installation de leur système, il ne s'est pas encore produit de détérioration et tout de suite il nous disent: "Nous sommes en mesure de donner un

service de téléphone à 25 ou 35 pour 100 de moins que la compagnie Bell ", et ils le font; et presque dans chaque cas je me suis rendu compte que si neuf dixièmes des gens qui font partie des compagnies indépendantes se contentent de mettre leur argent dans l'entreprise pour obtenir un service nécessaire, il s'en trouve en même temps une couple qui pensent un peu plus que les autres et qui songent aux possibilités de l'avenir, désirent étendre leur réseau et pénètrent sur le territoire de la compagnie Bell. Et cependant il n'y a pas de raison pour que ces gens pénètrent sur le territoire de la compagnie Bell, la Commission ayant tout pouvoir de faire développer ce territoire par cette dernière compagnie. Il se trouve donc que, à mon sens, au lieu d'encourager ces compagnies locales à pénétrer sur le territoire de la compagnie Bell, cette dernière compagnie devrait être mise en demeure de couvrir ce territoire de ses lignes.

M. TURRIFF: Quel obstacle y aurait-il à permettre à une compagnie indépendante de pénétrer sur un territoire vierge?

M. CARVELL: Aucun. C'est là affaire de compétition et je ne vois aucun obstacle à y mettre. S'il arrive qu'une compagnie indépendante pénètre sur un territoire vierge elle ne se trouve pas de ce fait à entrer en compétition, mais tout l'affaire est que, ce territoire une fois exploité, cette compagnie entre sur le territoire de la compagnie Bell en demandant des raccordements un peu partout. Une compagnie indépendante peut naître au sein de la ville d'Ottawa, et, croyez-m'en, la construction de sa ligne peut se trouver bien au-dessous du coût de celle de la Bell. Et maintenant, comme je l'ai déjà déclaré, les dépenses ordinaires des compagnies indépendantes se trouvent bien minimes au commencement, et il s'écoule bien peu de temps avant que cette compagnie ne s'aperçoive de la nécessité où elle se trouve d'être capable de servir le public au loin. Et c'est alors qu'elle déclare " Nous demandons à avoir un raccordement avec la compagnie Bell afin de donner à nos abonnés le bénéfice de ce service." Cinq ou six ans après, les effets de l'usure commencent à se faire sentir, et les compagnies indépendantes commencent à se rendre compte qu'elles doivent songer à augmenter leurs taux. Mais si elles possèdent des raccordements de longue distance, elles peuvent s'adresser au premier venu et lui dire: " nous allons vous donner le service à $5 ou $10 de moins par année que la compagnie Bell ", et c'est de cette façon que les abonnés leur viennent. Si les compagnies indépendantes obtiennent un raccordement de longue distance moyennant compensation, elles se trouvent à acquérir une puissance nouvelle qui leur permet de solliciter d'autres abonnements sur un nouveau terrain. De ma vie je n'ai jamais pu constater un autre résultat que celui-ci: s'il se construisait une nouvelle ligne indépendante, après quelques années les taux de ces compagnies montaient à cause de la nécessité où elles se trouvaient de compenser la diminution de valeur par l'usure, et leurs frais ordinaires d'entretien augmentaient.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez ici d'une ville, mais le même état de choses s'appliquerait-il à de petites municipalités?

M. CARVELL: Je le crois. Je suis d'avis que plus vous donnez de champ à une petite compagnie pour étendre son rayon d'action plus elle est disposée à déclarer à l'abonné ordinaire: " si on nous accorde un raccordement avec la compagnie Bell nous serons en mesure de vous assurer le même service que cette dernière "; cependant au bout de quelques années cette petite compagnie se rend compte que ses taux sont trop bas et qu'il lui faut les hausser. Et il arrive d'ordinaire que la petite compagnie se vend à la compagnie Bell ou à une autre grosse compagnie, c'est du moins ce qui nous est arrivé dans les Provinces maritimes. Dans ma propre sphère d'action électorale il s'est trouvé exister trois mergers et il s'en forme actuellement un quatrième. Dans chaque cas les taux ont monté et le tout constitue une introduction dans le capital de sommes très considérables qui en fin de compte constituent de l'eau.

M. BLAIN: Les systèmes dont vous parlez sont des propriétés privées.

M. CARVELL: Oui, ce sont toutes des entreprises privées.

M. BLAIN: Aucune n'est la propriété de municipalités?

ANNEXE No 2

M. CARVELL: Non, nous ne possédons dans le Nouveau-Brunswick aucun système de téléphone qui soit la propriété des municipalités. Ce sont toutes des entreprises privées et elles marchent toutes sur le même plan.

Le PRÉSIDENT: Le territoire de ces systèmes aurait-il été couvert sans l'intervention des compagnies privées?

M. CARVELL: Oui, dans chaque cas c'est une question de compétition absolue.

M. WEICHEL: Vous avez déclaré que dans chaque cas ces compagnies de téléphone ont dû augmenter leurs taux. Est-ce après l'absorption par la compagnie Bell des petites compagnies?

M. CARVELL: La compagnie Bell n'a pas augmenté ses taux.

M. WEICHEL: Je parle des autres compagnies.

M. CARVELL: Elles se sont vues dans l'obligation d'augmenter leurs taux, et quand ces derniers se sont trouvés sur le même pied que ceux de la compagnie Bell, les compagnies indépendantes ont été forcées de passer en d'autres mains. C'est ce que nous avons vu et c'est pour tout cela que je ne crois pas qu'il soit sage d'encourager la dualité des lignes. Je crois que si vous obligez la compagnie Bell à accorder le raccordement de longue distance dans une compensation quelconque, vous ne faites qu'encourager la dualité des lignes de téléphone. Il est fatal que ces lignes aboutissent à un merger et qu'à la fin ce soit le peuple qui paye. J'aimerais mieux que l'on fît tout pour restreindre la dualité ou la compétition si l'on aime mieux ce mot. Je m'occupe peu que l'on fasse la loi aussi sévère que possible pour donner à la Commission toute latitude qui lui permette de forcer la compagnie à donner un bon service et en même temps à diminuer ses taux.

Le PRÉSIDENT: Que pensez-vous de l'amendement tel que rédigé par M. Johnston?

M. CARVELL: Cet amendement me plaît de toute façon, excepté peut-être qu'il se montre quelque peu sévère pour la compagnie Bell. Je crois savoir qu'hier la compagnie Bell était disposée à accepter cet amendement et, pour moi, je suis également disposé à l'accepter. Je me permettrai cependant d'ajouter un mot, c'est que les compagnies locales tirent de sérieux avantages de cet amendement. Je parle ainsi parce que je suis d'avis que les compagnies indépendantes ne se rendent pas compte de ce qu'elles obtiennent. Et cependant je suis d'avis qu'elles en retirent des avantages sérieux.

M. MACKAY: Je m'imagine que c'est le cas.

M. CARVELL: Le paragraphe 7 (*a*) pourvoit en somme qu'il n'émane pas d'ordre si ce n'est dans le cas de téléphones de compagnies rurales, sur des territoires où la compétition n'existe pas et alors seulement que la Commission est d'avis que cet échange mutuel est désirable et possible. Je sais comment cela se passe. Vous avez je suppose, une compagnie locale qui fait de la compétition à la compagnie Bell et qui fait courir ses lignes un peu partout au sein de la municipalité. Il se peut qu'il se trouve une route où il n'existe pas de compétition et où il ne se rencontre pas de lignes appartenant aux deux compagnies. Ce territoire ne serait pas compétitif et cependant je ne vois pas comment l'on pourrait établir la différence entre les lignes de téléphone sur ce territoire et les téléphones des routes où la compétition s'exerce. C'est pourquoi il me semble que le résultat serait que les compagnies locales de téléphone auraient le droit de pénétrer dans le système de la compagnie Bell n'importe où.

L'hon. M. COCHRANE: Que penseriez-vous de laisser à la Commission de décider à quel taux une compagnie compétitive, aussi bien que la compagnie Bell, devrait vendre l'usage de son téléphone? Prenons une compagnie qui arrive pour demander un raccordement avec la compagnie Bell. Que penseriez-vous de laisser au bureau de décider à quel prix l'usage du téléphone serait obtenu?

M. CARVELL: Je crois, monsieur le ministre, que le seul arrangement logique serait dans chaque cas, de laisser le tout à la discrétion de la Commission. Voilà ce que je pense.

L'hon. M. COCHRANE: Ainsi, ce dont on se plaint est qu'une compagnie locale s'établit, disons, dans la ville d'Ottawa, qu'elle recueille deux ou trois cents abonnés

puis qu'elle demande à être mise en communication avec Montréal, Toronto ou autres villes étrangères. Laissons à la Commission de décider à quel taux l'usage du téléphone serait vendu à un endroit où il existerait de la compétition. Serait-ce convenable?

M. CARVELL: Qu'entendez-vous?

L'hon. M. COCHRANE: Disons que vous désirez avoir le téléphone. Laissons à la Commission de décider ce que vous aurez à payer pour l'usage de ce téléphone, que ce soit une compagnie locale ou la compagnie Bell qui soit la fournisseuse.

M. CARVELL: Alors vous enlevez à la compagnie locale tout son moyen d'action, vu que celle-ci va toujours disant "nous allons vous accorder des taux plus bas que ne peut le faire la compagnie Bell." Si vous le faites, la compagnie locale cesse du coup d'exister.

M. NESBITT: Pourquoi ne pas discuter cette affaire comme suit: si les compagnies locales entrent en existence sans le consentement de la Commission, cette dernière se trouve alors en mesure de les punir au moment où elles demandent un raccordement avec la compagnie Bell. Il vaudrait mieux pour ces compagnies d'obtenir avant toute autre chose, la permission de la Commission de faire de l'exploitation au sein d'une localité.

L'hon. M. COCHRANE: Le gros de la prétention que l'on a avancée est à l'effet que la compagnie a déjà refusé de pénétrer sur certains territoires alors que les compagnies locales l'ont fait.

M. NESBITT: Je parle des villes. Quant aux centres ruraux, il est entendu que la compagnie Bell a refusé de pénétrer sur certains territoires ruraux.

L'hon. M. COCHRANE: Ce que je préconise est de venir en aide aux districts ruraux.

M. NESBITT: Vous voulez dire que ces compagnies locales devront demander à la Commission quel taux elles devront imposer.

L'hon. M. COCHRANE: Oui, les compagnies indépendantes et la compagnie Bell.

M. NESBITT: C'est là que je veux en venir.

M. BLAIN: M. Carvell, que répondrez-vous à ceci: le premier venu apporte un message au bureau de téléphone pour le faire expédier à Montréal. Le prix de cette expédition est un prix établi, tout le monde sait cela. L'heure n'est pas écoulée qu'une compagnie locale envoie un message par téléphone de la même façon et demande exactement le même privilège.

M. CARVELL: Voici un cas bien établi et qui mérite une réponse sérieuse. Tant qu'il ne s'agit que du message individuel il n'existe pas de différence entre les deux cas, pas l'ombre de différence; et si la compagnie locale n'augmente jamais le taux pour ses abonnés, si elle ne s'aventure jamais plus qu'elle ne le fait aujourd'hui, il n'existe pas d'objection à ce que l'on fasse une ordonnance à l'effet que la compagnie locale obtienne un raccordement sans payer de compensation. Mais du moment que vous accordez ce droit à une compagnie locale, vous lui mettez à la main un levier qui lui permettra de se mettre sur le chemin et d'enlever des abonnés à la compagnie Bell avec la prétention que, pour l'usage du téléphone de longue distance, sa ligne a la même valeur pour l'abonné que la ligne de la compagnie Bell.

M. BLAIN: Et le message rapporte le même bénéfice à la compagnie Bell?

M. CARVELL: Pour ce qui est de ce message individuel, il vaut tout autant pour la compagnie Bell, mais la compagnie locale, elle, grâce à ses taux moins élevés, se trouve de ce fait à avoir le droit d'enlever des abonnés à la compagnie Bell, je veux dire, lui enlever ses abonnés actuels ou en obtenir d'autres.

M. BLAIN: Croyez-vous que cela se pratique beaucoup?

M. CARVELL: Je le crois, et je vais vous en dire la raison. La compagnie ne manque jamais d'estimer à moins que sa valeur le coût d'exploitation d'un système de téléphone ainsi que le coût d'entretien. La Commission d'utilités du Nouveau-Brunswick s'en est rendu compte après bien du travail et de longues recherches. Le moment vient où la compagnie locale arrive à un point où la diminution de valeur de

sa ligne par l'usure, avale 8 pour 100 de son capital. Il arrive invariablement que ces compagnies se rendent compte qu'elles ne peuvent assurer le service au prix qu'elles ont d'abord demandé, c'est ce qui fait que par la loi que vous désirez adopter vous ne faites qu'augmenter ou encourager la dualité.

L'hon. M. COCHRANE: Je désirerais savoir de M. MacKay si c'est là le résultat de son expérience.

M. MACKAY: Je ne désire que montrer les chiffres des registres des compagnies que je représente et qui existent depuis nombre d'années. Il peut être vrai que le jour où ces compagnies sont entrées en affaires, alors qu'elles n'en savaient pas le premier mot, leurs taux n'ont pas été assez élevés, mais je ne sache pas qu'il se soit produit d'augmentation de taux de la part des compagnies indépendantes et que ces élévations aient été hors de proportion avec le capital. De nos jours aucune compagnie ne peut se former sans le consentement de la Commission des chemins de fer. Aucune compagnie ne peut émettre, soit dans une ville, soit dans un district rural, des actions ou des obligations sans l'autorisation de la Commission des chemins le fer. C'est à cette commission de dire si ces actions ou obligations sont légitimes. Il ne permettra pas que rien entre dans l'organisation de la compagnie qui soit de nature à augmenter sans raison les taux que paye l'abonné. Tout cela est bien sauvegardé à l'heure actuelle, et avec tout le respect que je dois à M. Carvell, le système auquel il a fait allusion ne s'applique aucunement aux conditions actuelles dans l'Ontario. Dans cette province nous exploitons des compagnies possesseurs d'installations aussi complètes que celle de la compagnie Bell, et je puis montrer au comité, si l'on m'en donne le temps et le moyen, que la construction des systèmes ruraux de l'Ontario est supérieure à celle des systèmes ruraux de la compagnie Bell dans n'importe quelle province du Canada. La compagnie Bell n'est pas connue sous ce nom au Nouveau-Brunswick, mais il existe une association d'intérêts entre cette compagnie et d'autres compagnies. Je suis passablement au courant de l'état de choses au Nouveau-Brunswick, pour ce qui a trait aux compagnies locales et je sais qu'il a existé des mergers qui ont fait disparaître les jeunes compagnies. J'ai reçu bon nombre de lettres d'abonnés de ces compagnies locales à l'effet que ces dernières se trouvaient dans l'obligation de refaire leur organisation et de réajuster leurs taux en même temps que d'assurer un service adéquat. C'est la même chose en Nouvelle-Ecosse. Pour ce qui est de cet amendement, il ne nous accorde aucune aide. Si l'on désire nous faire quelque concession, il faudra enlever le mot " compensation " et faire une déclaration de principes à l'effet de décider si oui ou non la compagnie locale devra payer des compensations. C'est là l'objet de notre demande. Si l'on garde le mot " compensation " on nous laisse exactement dans le même état qu'auparavant. La compagnie nouvelle ne pourra pas s'adresser à la Commission fédérale des chemins de fer, et, ce qui pis est, elle ne sera pas encline à le faire. L'agent de la compagnie Bell fera son travail et s'assurera des contrats tout comme dans le passé, vu qu'il aura encore le pas sur la compagnie locale. M. Carvell assure que la compagnie locale aura le pas sur la compagnie Bell. Messieurs, je ne crois pas que vous deviez vous inquiéter au sujet de l'avantage que la compagnie pourra avoir sur la compagnie Bell dans l'état de choses actuel.

M. CARVELL: Vous n'avez pas répondu à la question à vous posée par le ministre des Chemins de fer. Que savez-vous au sujet de la dépréciation?

M. MACKAY: Dans l'Ontario, en vertu de la loi sur les téléphones de l'Ontario, on a accordé 5 pour 100 pour la dépréciation, et c'est amplement suffisant. Je suis certain que si l'on construit d'après les plans posés par la Commission, 5 pour 100 suffit. C'est ce que l'on doit faire pour s'accorder avec la loi.

M. SINCLAIR: Si vous proposez de faire disparaître le mot " compensation " le paragraphe se lit:—

" à telles conditions que la Commission jugera justes et convenables."

serait-ce bien?

M. MACKAY: Ce serait une amélioration sur la loi actuelle, mais la raison pour laquelle nous demandons que l'on fasse subir des changements grâce auxquels on déclarerait ouvertement que l'on n'imposerait pas de compensations, est que par là la question se trouverait sortie de toute ambiguïté, et que la compagnie locale saurait qu'il ne lui est pas nécessaire de se présenter devant la Commission avec son aviseur pour entrer en lutte avec la compagnie Bell et tous ses experts afin de s'assurer un raccordement sans avoir à verser de compensation. Si notre demande est acceptée, la compagnie locale saura qu'il lui faudra installer sa ligne suivant une certaine règle, qu'elle devra porter les frais de raccordement et, comme je viens de le dire, d'après la loi de l'Ontario elle devra prévoir les effets de la dépréciation, etc.

M. CARVELL: Autrement dit, vous désirez que l'on déclare positivement qu'il ne s'agira pas de compensation. Nous pouvons parfaitement faire face à la musique.

M. MACKAY: C'est là notre demande.

M. CARVELL: Nous sommes actuellement opposés à cet état de choses; vous affirmez que votre désir est de posséder le droit d'obtenir le raccordement n'importe quand sans compensation d'aucune sorte.

M. MACKAY: Dès que notre installation est conforme aux règles. La Commission des chemins de fer a déclaré qu'il ne pouvait faire aucune déclaration à l'effet d'établir ce qui constitue une compagnie concurrente ou une compagnie non concurrente. Voici une position dont vous ne devez pas vous écarter.

Le PRÉSIDENT: Si l'on doit reprendre la discussion *ab ovo,* il nous faudra permettre à la compagnie Bell de faire entendre ses raisons.

M. MACKAY: Je vous demande pardon, M. le Président, si je vous ai retenu trop longtemps, mais je suis rempli de mon sujet.

M. NESBITT: M. le Président, je désirerais dire quelques mots. J'approuve le paragraphe tel qu'amendé par monsieur Johnston, cependant je ne suis pas d'avis que les mots "à titre de compensation ou autrement" soient laissés dans la loi. Tout de même, le paragraphe a meilleure apparence qu'auparavant. Au cours des déclarations faites dans la journée d'hier, on a affirmé que la cour Suprême avait décidé qu'une compensation était nécessaire vu qu'elle se trouvait dans le texte de la loi. Je prends pour acquit que la législature, en préparant la loi, voulait laisser entendre qu'il devrait y avoir compensation et je ne vois pas bien que la cour pût en décider autrement.

M. MACDONELL: Permettez que je dise un mot qui pourra être de quelque utilité. Je viens de lire l'amendement et je demande la permission de suggérer qu'à la suite du mot "compensation" on insère les mots "s'il s'en trouve" qui laisse cette question absolument à la discrétion de la Commission.

M. NESBITT: Le paragraphe, dans sa forme telle qu'amendée, pourvoit à ce que la Commission puisse ordonner à la compagnie de pourvoir à tel usage, raccordement ou communication à telles conditions, compensation ou autrement, qu'il paraîtra juste et convenable à la Commission d'indiquer. Qu'est-ce qui peut empêcher la cour de prendre en considération la question de savoir s'il est nécessaire dans ce cas d'assurer une compensation? Je ne puis le voir, il ne se trouve rien dans la loi qui l'empêche. Maintenant pour l'autre question de la concurrence des lignes, les lignes faisant de la compétition ou les personnes qui préparent la construction de telles lignes, devraient être mises dans l'obligation d'obtenir de la Commission le privilège d'en agir ainsi. Je m'oppose à ce que des lignes portant le nom de concurrentes s'organisent dans les villes en face de la compagnie Bell, la même chose pour les campagnes, si la compagnie est en état de donner le service nécessaire. Je ne partage pas le sentiment de mon ami, monsieur MacKay, à l'effet que la compagnie Bell, dans la construction des lignes rurales, possède une installation inférieure à celle des compagnies rurales. Car pour ce que je connais de la compagnie Bell, elle donne un excellent service partout où on la rencontre, et pour ce que j'en sais elle donne parfaite satisfaction. Je ne puis non plus partager l'avis de monsieur Carvell, à l'effet que les lignes rurales sont construites sur un système de sabotage. Dans la partie du pays que j'habite, les compagnies rurales construisent leurs lignes de façon parfaitement convenable.

ANNEXE No 2

M. CARVELL : Je n'ai pas dit " sabotage ".

M. NESBITT : Mais vous avez déclaré que ces lignes étaient construites sans grands frais. Je me souviens que dans le passé il y a eu deux ou trois lignes de téléphone qui ont été construites sans grands soins, avec un petit tableau de distribution et des poteaux sans grande élévation. Je me rappelle parfaitement que nous étions bien aises de jouir de cette ligne de sapin, comme nous l'appelions, qui avait été construite de façon déplorable, je l'avoue. Il était absolument impossible d'obtenir rien que ce fût sur cette ligne, mais il est arrivé que cette compagnie a disparu, que la compagnie Bell a fait l'acquisition de cette ligne et qu'elle l'a aménagée de façon parfaite. Maintenant pour ce qui est de la compensation, je suis d'avis que les compagnies rurales, de même que la compagnie Bell, devraient pouvoir exiger un taux supplémentaire pour les communications éloignées. Là où je fais affaire, je paye une légère somme supplémentaire pour ce genre de service. Je n'y trouve absolument rien à redire et je n'ai pas entendu dire que les gens s'en soient plaints. J'ai fait affaire avec deux lignes et je n'ai pas entendu dire que les gens se soient plaints de la dépense supplémentaire.

M. BLAIN : Payez-vous telle somme pour chaque communication?

M. NESBITT : Oui, à part et en sus du taux de communication éloignée, je paye une légère somme, et je crois que cette somme se divise entre les deux compagnies. pour moi, je n'aimerais pas que l'on s'ingérât d'aucune façon en ceci. C'est pure question d'entente entre les deux systèmes sur ce que l'on devra exiger du client pour l'usage du service rural; si ces compagnies sont disposées à accorder ce service gratuitement, c'est bel et bon, sinon, c'est encore bel et bon. Pour moi, je n'ai rien à redire, mais je serais certainement d'avis que l'on fît disparaître le mot " compensation ", je crois aussi que nous devrions laisser au bureau de décider s'il devrait y avoir compensation ou non.

M. MACDONELL : Tout ce que jai entendu dire dans cette enceinte me convainc de la sagesse de mon idée première, à savoir que la Commission des chemins de fer était la vraie personne en cause dans cette affaire. Nous avons entendu des déclarations faites par les deux parties opposées, et ce jusqu'à l'infini, et ces déclarations sont venues en contradiction. Nous ne constituons pas une cour pour décider s'il devrait y avoir compensation supplémentaire ou paiement, qu'on l'appelle du nom que l'on voudra, pour un usage quelconque, qu'il s'agisse des compagnies concurrentes ou non. Nous ne pourrions jamais en venir à une entente ici; nous n'avons pas ce qu'il faut pour cela, et il me semble que l'amendement que monsieur Johnston a lu pourrait être adopté par nous en toute tranquillité de conscience. et que là où le mot " compensation " arrive—ce qui signifie la soumission de l'affaire au bureau pour ce qui touche à la compensation—nous devrions ajouter les mots " s'il y en a "; afin que le bureau puisse être absolument renseigné à l'effet que le parlement du Canada n'a pas voulu ni n'a créé aucune disposition équivalente à une volonté qu'il y eût compensation.

M. CARVELL : Ceci se réduit à appuyer ce que j'ai proposé au sujet des mots " ou autrement ".

M. MACDONELL : En se plaçant au point de vue du profane, le raisonnement de M. Nesbitt est irrésistible, mais la loi actuelle comporte le mot " compensation ". Je ne fais dans cette affaire que prendre l'attitude mitoyenne de la façon dont je la comprends. Le mot " compensation " se trouve actuellement dans la loi, et si nous le faisons disparaître, n'importe quelle cour qui sera appelée à interpréter cet amendement prétendra que notre intention était de faire disparaître toute idée quelconque de compensation. L'expression " conditions " signifierait des conditions physiques. De sorte que si nous gardons le mot " compensation " et ajoutons les mots " s'il s'en trouve " nous mettons clairement devant les yeux du bureau comme devant ceux de n'importe qui que notre intention n'était pas d'obliger à des compensations à moins

que de l'avis de la Commission il ne devînt justifiable d'en accorder. Il me semble que de cette façon nous nous en rapportons assez clairement à la Commission.

M. BLAIN: Le point qui fait l'objet de la discussion entre les deux parties est de savoir si oui ou non il convient de maintenir dans cet article le mot "compensation."

M. CARVELL: Le point repose là-dessus.

M. BLAIN: Vous pouvez enlever ce mot et en mettre un autre à la place qu'il se trouverait encore matière à discussion, et les petites corporations devraient encore s'adresser au bureau pour savoir si oui ou non, de l'avis de la Commission, il devrait y avoir compensation. Pour moi, je suis d'avis que l'on devrait faire disparaître complètement le mot "compensation", ce qui rendrait la situation absolument claire. Il resterait à la Commission de décider en l'occurrence. M. Macdonell prétend que si l'on enlève le mot "compensation" cela laisserait à entendre que nous ne croyons pas qu'il dût y avoir compensation dans aucun cas. Je suis d'avis que nous devrions faire face à la musique et déclarer que les petites compagnies ne désirent pas voir le mot "compensation" dans cet article.

M. CARVELL: Avez-vous bien écouté la déclaration franche que M. MacKay vient de faire à l'effet qu'il reste quelque chose en dehors de cette question; que non seulement les petites compagnies veulent voir disparaître le mot "compensation" mais qu'elles veulent une déclaration positive que l'on n'accordera pas de compensation.

M. BLAIN: C'est ce qu'elles désirent et, à mon sens, c'est ce que nous devrions leur accorder.

M. NESBITT: A mon sens à moi c'est justement ce qu'elles ne devraient pas se voir accorder. Nous devrions laisser à la Commission de décider dans cette affaire.

M. GREEN: J'ai écouté soigneusement l'argumentation des deux parties et je suis forcé de dire que je ne vois pas de raison de changer ma façon de sentir du tout, à savoir que nous devrions laisser cette affaire complètement entre les mains de la Commission. Pour quelle raison les lignes concurrentes utiliseraient-elles les lignes des compagnies existantes sans compensation? Je ne le vois pas bien, je n'ai pas non plus appris rien qui pût m'amener à cette conclusion depuis que j'occupe mon siège dans ce comité. A vrai dire, il s'agit, dans un certain sens, d'une question de transport public; en même temps et d'un autre côté, n'est-ce pas une affaire de deux épiciers dont l'un demande à faire sa livraison sans charge aucune en se servant de la voiture de son concurrent? Si les compagnies ne sont pas concurrentes, il arrive naturellement, comme l'intérêt le demande, qu'elles devraient avoir une compensation. D'un autre côté, si l'on met les compagnies concurrentes dans une position qui les force à sacrifier un homme dont l'argent a été placé dans cette entreprise, il me faut d'autres arguments que ceux que j'ai entendus et de plus forts pour me convaincre qu'il convient de les mettre dans cette alternative. A titre de profane, je ne sais rien de l'effet qu'il résulterait de la disparition du mot "compensation" sur les jugements des cours, comme on nous parle ici de la bouche de la fraternité légale; mais je suis prêt à accepter les raisons que l'on donne à cet effet vu qu'il leur appartient de dire quel deviendrait le status légal, et, de ce fait, si l'on doit donner une compensation ou encore si la Commission doit recevoir pleins pouvoirs d'accorder une compensation, pourquoi ne pas laisser toute cette affaire dans son état actuel et laisser la Commission décider quand il devra y avoir compensation et s'il s'en trouve, la nature qu'elle devra comporter.

M. MACDONELL: Compensation, s'il s'en trouve.

M. SINCLAIR: Rapportons-nous jugement?

Le PRÉSIDENT: Nous allons en finir avec cet article.

M. SINCLAIR: Je suis disposé à aller aussi loin que possible avec esprit de suite et dans des limites raisonnables afin de protéger les petites compagnies. J'ai appris par ma province propre que les petites compagnies nous ont fait jouir de l'usage du téléphone rural, et que cet usage nous a été refusé plus d'une fois par les grandes compagnies et enfin que ce n'est que mises au pied du mur qu'elles nous ont donné quelque

satisfaction. Pour ce qui est de la compensation, je ne suis pas absolument convaincu que nous devrions accorder une compensation dans des cas de cette nature en faveur des grandes compagnies.

M. CARVELL: Je dis seulement que nous devrions laisser ce soin à la Commission.

M. SINCLAIR: Nous sommes tous d'avis, je crois, que l'on devrait laisser ce soin à la Commission. Je suis porté à endosser l'attitude de monsieur Nesbitt qui désire voir disparaître le mot " compensation " et laisser à la Commission le soin de fixer les conditions. Cette dernière aurait alors à décider s'il doit y avoir compensation ou non. Je ne vois pas pourquoi une cour prendrait pour acquit que nous sommes opposés à toute espèce de compensation du fait que nous faisons disparaître le mot " compensation ". Je ne partage pas cette façon de voir. Je suis d'avis que la fraternité légale discuterait à savoir si ce serait bien là le sens de cet article, mais il resterait à la cour de décider si c'était bien là l'intention du parlement ou non. Toutefois, je suis disposé à voter en faveur de l'amendement de monsieur Nesbitt à l'effet de faire disparaître ce mot.

M. CARVELL: Comme question personnelle, je désirerais dire, en réponse à l'allégation faite par M. MacKay il y a un instant, qu'il existe une certaine parenté entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone New-Brunswick. Si tel était le cas je ne me croirais pas le droit de voter sur cette question, mais je désire que ce comité fasse la déclaration franche qu'il n'existe aucune parenté. Il y a quelque vingt ans, le père du monsieur qui est assis à ma gauche (M. Blair) aidé de quelques autres messieurs, a créé une compagnie de téléphone au Nouveau-Brunswick. La compagnie Bell avait fait quelque avance de fonds dans la province et il fut entendu que la compagnie devrait se retirer et que la compagnie de téléphone Nouveau-Brunswick, composée de messieurs appartenant aux deux côtés politiques, devrait voir le jour. La compagnie prit une légère somme d'actions en compensation de la mise de fonds qu'elle avait faite à l'époque, et encore aujourd'hui elle détient cette proportion d'actions. A part cela, la compagnie Bell se trouve dans une situation absolument semblable à celle de tout autre actionnaire de la compagnie de téléphone Nouveau-Brunswick. Il n'y a donc aucune parenté entre ces deux compagnies.

M. NESBITT: Avant d'aller plus loin je désirerais connaître l'idée du ministre au sujet de la création de lignes concurrentes sur le territoire d'une ville. On a ouvert la bouche là-dessus et je suis d'avis qu'une création de cette nature serait contre l'intérêt public.

M. JOHNSTON, C.R.: De quelle façon ce parlement va-t-il prendre le contrôle des compagnies provinciales?

L'hon. M. COCHRANE: Si une compagnie déclare qu'elle fait de la concurrence à la compagnie Bell, laissons à la Commission de décider quel sera le taux que les deux compagnies devront mettre en vigueur.

Le PRÉSIDENT: De la façon dont je saisis la situation, n'importe quelle compagnie doit, avant de s'organiser pleinement, s'adresser au gouvernement provincial pour en obtenir une charte.

M. JOHNSTON, C.R.: Monsieur le ministre, le paragraphe 3 de l'article 375 pourvoit à la déposition des taux devant la Commission et à l'obtention du consentement de cette dernière.

L'hon. M. COCHRANE: Dans le cas de compagnies provinciales faisant la demande dont il est ici question, elles devraient avoir à se présenter devant la Commission fédérale.

M. CARVELL: La clause à l'étude pourvoit à ce que l'on accorde ce pouvoir, sujet à telles conditions que la Commission jugera convenables. Ceci est assez vaste pour couvrir le cas des compagnies locales qui désireront obtenir un raccordement de longue distance. La Commission peut dire à la compagnie locale: " Vous désirez avoir un raccordement avec la compagnie Bell. Nous allons émettre une ordonnance qui vous permettra d'obtenir ce raccordement." La Commission peut même dire que l'on devra

payer certains frais. La Commission pourrait hésiter à en agir ainsi, mais enfin je suis d'avis que tout pouvoir à cet effet lui est accordé par cette loi. Vous ne devez pas oublier, monsieur le ministre, qu'il n'appartient pas au parlement de créer des dispositions s'appliquant à toutes les circonstances qui peuvent se manifester. Tout ce que nous pouvons faire est d'adopter certaines lois générales en en laissant l'administration aux autorités compétentes.

M. BLAIN: Quelle est la teneur de votre motion, monsieur Nesbitt?

M. NESBITT: C'est tout simple. Je propose que les mots "ayant trait à une compensation" soient retranchés de ce paragraphe.

M. SINCLAIR: Les mots que l'on doit retrancher devraient être "ayant trait à une compensation ou autrement". J'appuie la motion.

M. JOHNSTON, C.R.: Si l'on enlève ces mots il va falloir faire disparaître également la dernière phrase du paragraphe 7 qui se lit "et dans tous les cas, excepté quand ces systèmes ou compagnies sont, de l'avis de la Commission, entrés en concurrence, la compensation à accorder doit être limitée à une juste rémunération pour les services à rendre par la compagnie ou le système contre lequel l'ordonnance s'applique. Si l'on enlève le mot "compensation" là où il se présente plus au commencement de la clause, la dernière phrase n'a plus de sens et il vaudrait mieux la faire disparaître également.

Le PRÉSIDENT: Proposez-vous que l'on fasse disparaître le tout?

M. NESBITT: Oui.

Le paragraphe dont monsieur Nesbitt propose l'amendement est lu par M. Johnston.

Le PRÉSIDENT: L'amendement tel que lu par M. Johnston est-il adopté?

L'article tel qu'amendé est adopté.

Relativement à l'article 373.—Lignes et fils sur chemins publics et sur places publiques.

Le PRÉSIDENT: Cet article est-il adopté?

M. MACDONELL: Cet article se confond avec les articles 374 et 375. Ils sont tous atteints par les amendements qui ont été proposés au comité lors de la comparution devant vous de M. Thompson, représentant de la ville de Toronto; M. Pope, représentant de la *Hydro-Electric Commission;* M. Lighthall, représentant des municipalités du Canada, et M. Kilmer, représentant du gouvernement d'Ontario. Ce dernier a remis une résolution dont voici copie. Tout d'abord cette résolution comporte la disparition de certains mots dans l'article 373. Cette demande a été faite par le gouvernement d'Ontario, la cité de Toronto, les municipalités représentées par M. Lighthall, la *Hydro-Electric Commission* de l'Ontario et d'autres intérêts. Les considérations comportaient un caractère légal et je ne me propose pas de prendre le temps du comité en en faisant la lecture. M. Kilmer, représentant du gouvernement d'Ontario, se trouve ici et si le comité veut bien entendre de sa bouche les explications relatives aux amendements proposés, cela aurait pour effet de diminuer sérieusement la longueur des débats.

Le PRÉSIDENT: Cela n'aurait-il pas pour effet de faire reprendre les débats *ab ovo?*

M. NESBITT: Pourquoi ne nous dites-vous pas vous-même ces considérants?

M. GREEN: M. Kilmer représente une partie en cette affaire, et si nous l'entendons, pourquoi alors ne pas donner la même permission aux messieurs de l'autre partie?

M. NESBITT: Vous pouvez parfaitement donner vos raisons une seconde fois, M. Macdonell, mais je m'oppose à ce que d'autres personnes se représentent ici pour rouvrir la question.

M. MACDONELL: D'abord, je désire proposer cet amendement à l'article 373 qui se trouve dans les mains du comité, puis donner les explications que je serai en mesure

de donner. Faites disparaître les mots " ou une ligne pour le transport de la lumière, de la chaleur, de l'énergie ou de l'électricité," quand ces mots se présentent aux premier, deuxième et sixième paragraphes. Au paragraphe 7, après le mot "quelconque" sur la deuxième ligne, insérez les mots " télégraphe ou téléphone." Faites disparaître le paragraphe 9.

M. NESBITT: Voudriez-vous permettre, M. le Président, à M. Johnston, qui est au courant des raisons pour et contre, d'expliquer clairement de quoi il s'agit?

M. MACDONELL: Je n'y vois pas d'objection. Je ne suis que trop heureux de connaître l'affaire en son entier. La demande que j'ai faite est raisonnable, et je ne trouve pas de raison pour qu'on me la refuse.

M. JOHNSTON, C.R.: D'après moi, en vertu de la loi telle qu'elle se trouve actuellement, la *Toronto and Niagara Power Company*—nous nous servirons de cette compagnie à titre d'exemple—a le droit de pénétrer dans les rues de n'importe quelle municipalité sans le consentement de cette dernière. Le paragraphe 2 de l'article 373 du bill en jeu dit que, dans l'avenir, nulle compagnie n'aura ce droit. Le comité a entendu la compagnie d'énergie. Cette dernière s'oppose à la clause du bill telle qu'on l'a préparée, pour la raison que, d'après elle, elle a obtenu des droits qui se trouvent dans la loi telle qu'elle existe actuellement et que ces droits ne devraient pas être diminués. La cité de Toronto ne voit pas la loi d'un bon œil car, à son sens, elle ne va pas assez loin. La cité de Toronto propose que l'on fasse une rédaction absolument nouvelle de l'article pour ce qui touche aux compagnies d'énergie, que l'article 373, tel qu'on l'a préparé, devrait se limiter aux compagnies de télégraphe et de téléphone, qu'un nouvel article, que M. Macdonell possède par devers soi, devrait être adopté et que cet article devrait avoir un effet rétroactif et remonter jusqu'à 1906.

M. GREEN: Pourquoi pas jusqu'en 1806?

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne fais que mettre sous vos yeux les réclamations des deux parties. La loi telle qu'elle est faite ne permettrait pas, même à la *Toronto and Niagara Power Company*, d'ériger ses poteaux sur le territoire de la ville de Toronto sans la permission de la municipalité de la cité ou de la Commission.

M. NESBITT: Dans l'avenir?

M. JOHNSTON, C.R.: Dans l'avenir.

M. MACDONELL: Une des raisons pour lesquelles j'ai demandé que l'on entendît M. Kilmer est celle-ci: La *Toronto and Niagara Power Company* est la seule compagnie d'énergie qui soit, pour me servir d'un mot populaire, au vert aujourd'hui. Toutes les autres compagnies d'énergie ont été bridées grâce aux sauvegardes contenues dans les clauses des droits publics. Un jour ou l'autre ces compagnies se présentent devant le parlement du Canada pour faire amender leurs chartes et toujours elles sont mises au pas et ce toujours sous le couvert des clauses de sauvegarde publique. La *Toronto and Niagara Power Company* est encore au vert et n'a pas été placée sous la férule des sauvegardes dont le parle. Par sa charte, elle est libre de pénétrer partout à son gré et de s'installer dans n'importe quelle municipalité sans le consentement de cette dernière ou de la Commission des chemins de fer ou de qui que ce soit, et installer son industrie et développer son commerce.

M. NESBITT: Cette clause aurait-elle pour effet de faire cesser cet état de choses dans l'avenir, relativement à la compagnie dont vous parlez?

M. MACDONELL: C'est sa raison d'être.

M. NESBITT: Oui, mais le fait-elle?

M. MACDONELL: Je le crois. Permettez que je lise le paragraphe 2 tel que proposé (il lit):

> Nonobstant tout ce qui peut se trouver dans aucune loi spéciale ou autre et nonobstant toute autorité émanant du parlement du Canada, ou de la lé-

gislature de toute province, la compagnie ne peut, hormis tel que prévu dans cet article, acquérir, construire, entretenir ou exploiter aucuns travaux, machinerie, installations, ligne, poteau, tunnel, conduit ou rien autre, sur, dans le sens de, à travers ou au-dessous de tout chemin public, carré ou autre place publique dans les limites de toute ville, cité ou village sans le consentement de la municipalité.

3. Si la compagnie ne peut obtenir le consentement de la municipalité ou ne peut obtenir tout autre tel consentement sans avoir à se plier à des conditions que la compagnie ne peut accepter, cette dernière peut avoir recours à la Commission pour en obtenir le droit d'exercer ses pouvoirs sur tel chemin public, square ou place publique, et toutes les dispositions de l'article 373 de cette loi relatif aux pouvoirs et droits de toute compagnie couverte par cet article et relatif aux procédures par lesquelles la compagnie ne peut obtenir le consentement de la municipalité devront, sujet aux dispositions de cet article, s'appliquer à la compagnie et à toute demande faite à la Commission et à toutes les procédures relatives à cette demande et aux pouvoirs de la Commission sur les lieux.

4. Rien dans cet article ne devra être interprété comme autorisant la compagnie, et la compagnie n'aura aucun droit d'acquérir, construire, entretenir ou exploiter aucun système de distribution ou de distribuer la lumière, la chaleur, l'énergie ou l'électricité dans aucune cité, ville ou village; ou d'ériger, mettre en place dans, sur, le long de, ou dans tout chemin public ou place publique dans aucune cité, ville ou village aucuns travaux, machineries, installation, poteau, tunnel, conduits ou rien autre pour les fins de cette distribution sans que la compagnie ait obtenu d'abord la permission de ce faire au moyen d'un règlement de la municipalité; il est pourvu à ce que ce paragraphe n'empêche pas la compagnie de livrer ou fournir cette énergie par tous les moyens en existence aujourd'hui ou en vertu des dispositions de tout contrat actuellement en vigueur pour s'en servir dans l'exploitation de tout chemin de fer ou pour s'en servir, dans l'exploitation de tout chemin de fer ou pour s'en servir, de la part de n'importe quelle autre compagnie légalement engagée dans la distribution de cette énergie dans toute telle cité, ville ou village.

5. Les dispositions du premier paragraphe qui précède devront s'appliquer à et restreindront les attributions de toute compagnie déjà constituée en corporation par loi spéciale ou par toute autre volonté du parlement du Canada, nonobstant le fait que ces dispositions puissent venir en contradiction avec les dispositions de telle loi spéciale ou de toute volonté et nonobsant les dispositions de l'article 3 de cette loi; et il est déclaré par les présentes que les attributions de toute telle compagnie ont été ainsi restreintes depuis la date de la mise en édit du chapitre 37 des statuts refondus du Canada (106) à savoir le 31e jour de janvier 1907.

M. Carvell: Que pensez-vous du paragraphe 2 de la loi telle qu'elle apparaît?

M. Sinclair: Supposons que nous décidions d'adopter l'article tel qu'il apparait dans le bill, quel en serait le résultat?

M. Macdonell: Cet article ne va pas assez loin. Pour la portée qu'il a il me convient.

M. Sinclair: Il vous protège pour l'avenir.

M. Macdonell: Ce que je voulais dire est que la *Toronto and Niagara Power Company* a déjà installé ses lignes et ses systèmes sans autorisation. Cet état de choses va se continuer *ad infinitum*, libre de tout contrôle quel qu'il soit, de la part

des municipalités ou de la Commission des chemins de fer. Maintenant, par cet amendement on se propose de rendre cet état de choses sujet aux conditions et restrictions usuelles s'appliquant aux compagnies d'énergie. Ce n'est que juste et raisonnable. Et s'il faut y introduire un article rétroactif, mettons-le. La raison de l'introduction de cet article rétroactif est celle-ci: l'ancienne loi des chemins de fer que nous amendons actuellement s'occupait des chemins de fer et des compagnies d'énergie, comme nous le savons tous. La *Toronto and Niagara Power Company* eut la prétention étourdissante de n'être pas liée par la loi générale des chemins de fer. Bien que les compagnies d'énergie fussent comprises dans cette loi, comme nous le pensions tous, cette compagnie déclara n'être pas liée par la loi des chemins de fer; la question fut portée devant les cours et ces dernières jugèrent uniformément et sans hésiter un instant et sans aucune voix dissidente, que la *Toronto and Niagara Power Company* était liée par la loi et que la question de fixation des taux appartenait à la Commission des chemins de fer, mais la compagnie porta l'affaire au Conseil privé et là on jugea que la compagnie ne tombait pas sous la loi.

M. Carvell: Je tiens à vous redresser. N'ont-ils pas prétendu que les compagnies d'énergie ne tombaient pas sous la loi des chemins de fer, mais que, en tant que l'article actuel de la loi des Chemins de fer constituait la continuation de l'article précédent, il n'avait pas pour effet de rappeler les droits accordés à cette compagnie en vertu de sa loi spéciale d'incorporation? Cet argument est plus fort pour votre cause que celui que vous venez d'avancer.

M. Macdonell: On prétendait, de fait, que cette compagnie ne tombait pas sous la loi des Chemins de fer et que de ce fait tous les jugements que nous pouvions rendre au Canada se trouvaient renversés, et que cette compagnie possède un droit pratiquement défini de pénétrer où bon lui semble sans aucune autorisation et permis et d'en agir à sa guise. Les honorables messieurs se rendront compte que je ne dis ici rien que de raisonnable, que de tout temps et sans variante, quand il est arrivé que la loi devait couvrir certains états de choses et que la cour se rendait compte que pour des considérations techniques la loi ne couvrait pas lesdits états de choses, les cours ont adopté des lois remédiatrices pour remettre les choses au point et rendre les lois conformes à l'intérêt public. La *Continental Light, Heat and Power Company* s'est adressée à nous tout récemment pour obtenir un amendement à sa charte et le bill a subi sa troisième lecture à la Chambre. Elle ne demandait que des lois remédiatrices et tout ce que l'on désire dans cette affaire-ci est de mettre la *Toronto and Niagara Power Company* sur le même pied, lui assurer des droits et des lois remédiatrices, les mêmes que les autres compagnies et de rendre ces dispositions rétroactives. Ces mesures ont été adoptées fois sur fois. On a fait des lois pour remédier aux états de choses défectueux qui ont été mis en lumière debant les cours. Comme je le lisais dans les Débats l'autre soir, ce bill a été adopté en 1902 avant l'installation de la Commission des chemins de fer, et il était absolument impossible de faire entendre des protestations. Maintenant, nous sommes en mesure de nous adresser à la Commission des chemins de fer. Ce bill a été adopté sous l'ancienne loi des chemins de fer, et au moment où ce bill passait en comité général de la Chambre, au moment précis où elle allait subir sa troisième lecture, M. Clarke, de Toronto, proposa d'ajouter certains articles comportant un caractère de sauvegarde. Les parrains du bill dirent: "C'est inutile, parce que ce sera subordonné à toute législation future, si se présentent les conditions que vous craignez, M. Clarke." Et M. Pringle déclara à l'appui du bill: "ils seraient naturellement subordonnés de temps à autres à toute législation nécessaire au bien public." Ce moment est arrivé, et je demande simplement que soient remplies les conditions auxquelles ils ont obtenu leur lettre patente—car elle a été acceptée dans ce sens lors de l'adoption du bill—et cela est accentué par les questions que j'ai signalées relativement à la décision du Conseil privé.

M. SINCLAIR: Vous ne prétendez pas dire que le Conseil privé donnerait la même décision en vertu de la présente loi modifiée?

M. MACDONELL: J'ignore ce qu'il ferait, et je ne crois pas que quelqu'un serait assez audacieux pour deviner ce que ferait le Conseil privé. Dans l'avenir, il serait dirigé par la loi des chemins de fer, mais entre temps la compagnie aurait acquis un status et des intérêts, et elle serait indemne quant à tout cela. Tout ce que je demande est qu'elle soit placée sur les mêmes bases que les autres compagnies.

M. NESBITT: De l'adoption de la présente loi?

M. MACDONELL: Non, du commencement. M. Nesbitt a peut-être entendu les arguments de M. Kilmer et des autres là-dessus.

M. NESBITT: Oui, mais je veux savoir si vous croyez que la présente loi est assez forte pour les empêcher d'aller en liberté à compter d'aujourd'hui. Je veux élaguer le sens rétroactif.

M. MACDONELL: Je veux faire un autre appel, et le faire à titre de droit. Je ne viens pas ici comme procureur ayant un mandat de Toronto ou d'ailleurs. C'est une simple question compliquée qui a surgi de la décision du Conseil privé, et je demande que l'on donne au comité des renseignements directs et que les réponses aux questions soient données par des personnes autorisées en l'espèce et capables de répondre. M. Kilmer comparaît pour la province d'Ontario. Je ne m'oppose pas à entendre aussi d'autres messieurs.

LE PRÉSIDENT: J'ai un mémoire que j'ai fait préparer aussi succinctement que possible par un avocat pour embrasser toute la question.

M. MACDONELL: J'aimerais que M. Kilmer répondît maintenant à ces questions.

M. NESBITT: Je n'y vois pas d'objection, mais il est simplement juste que l'autre partie soit entendue.

M. KILMER: La difficulté est que l'article 373, tel qu'il est probablement rédigé, n'embrasse pas du tout le point de la *Toronto and Niagara Power Company* quant à l'avenir, et il n'est sûrement pas rétroactif. L'article 373 est ce que vous appelez un descendant direct de l'article 90 de la loi des chemins de fer. Dans la loi spéciale constituant en corporation la *Toronto and Niagara Power Company*, l'article 90, et son descendant direct y compris, s'il vous plaît, l'article 373 entier, ne sont applicables à la *Toronto and Niagara Power Company*, qu'en tant qu'ils ne sont pas incompatibles avec la loi spéciale elle-même. Le Conseil privé a décidé que si l'article 90 ou son descendant est incompatible avec la loi spéciale, il ne gouverne pas la *Toronto and Niagara Power Company*; mais tous les pouvoirs de cette dernière sont inentravés par la loi.

M. CARVELL: Vous ne parlez pas de l'article 90 de la revision de 1906?

M. KILMER: Non, de l'ancienne loi. C'est l'article 247, et le Conseil privé a décidé que l'article 247 devait être inscrit dans la loi spéciale au lieu de l'article 90 de la loi rappelée. Or, en allant aussi loin avec l'article nouveau 373, et quoi qu'il dise, il est visiblement incompatible avec les pouvoirs accordés par la loi spéciale à la *Toronto and Niagara Power Company;* et en tout cas, c'est un argument juste pour la *Toronto and Niagara Power Company* de dire, et elle combattra sûrement dans ce sens devant le Conseil privé, que l'article 373 de la loi nouvelle ne s'applique pas puisqu'il est incompatible avec la loi spéciale même, et qu'en conséquence les pouvoirs de la compagnie restent inentravés comme ils l'étaient en vertu de l'article 237.

M. NESBITT: Pour l'avenir?

M. KILMER: Pour l'avenir.

M. MACDONELL: Vous la tenez pour le moment.

M. KILMER: Et il y a plus. L'ancien article 247 s'appliquait bien à des compagnies constituées en corporation par une loi spéciale, mais malgré cette application, le Conseil privé a décidé que l'article gouvernait la *Toronto and Niagara Power Company*, constituée par loi spéciale. L'article 373 va-t-il un pas plus loin? Il est possible que la rédaction en soit plus forte, la clause d'interprétation a été quelque peu modifiée, et elle peut obtenir ce résultat en tant qu'il s'agit de la *Toronto and Niagara Power Company,* comme le veut le comité. Mais on avait en 1906 l'intention d'obtenir dans l'article 247 le résultat qu'on cherche ici, et l'on n'a pas réussi. A mon avis, il est sérieusement discutable de savoir si cela ne faillira pas de même façon. Or nous demandons que la situation soit réglée hors de tout doute; donnez-nous un article nouveau qui embrassera les mêmes principes, mais n'en faites pas un descendant direct de l'ancien article 280.

M. NESBITT: Votre nouvel article est-il rétroactif?

M. KILMER: Oui, pour cette raison, dans la proposition. On avait en 1906 l'intention de mettre ce même frein aux compagnies de ce genre, y compris la *Toronto and Niagara Power Company* et le parlement croyait l'avoir fait; or, la cour d'appel crut que le parlement l'avait fait et décida dans ce sens. Mais le Conseil privé déclara que le parlement ne l'avait pas fait. Nous demandons seulement que la rétroactivité remonte à la date où le parlement a adopté ce qu'il croyait être une législation restreignant ces pouvoirs, et la raison de notre demande vient en particulier d'un exemple pris de la ville de Toronto. Ici, le régime actuel de la *Toronto Electric Light Company* comporte une franchise qui prend fin, mais les droits de la compagnie sur les rues demeurent. Or, elle a publiquement menacé, et elle peut l'avoir fait à l'heure actuelle, de transférer tous ses poteaux, fils, conduits souterrains et ainsi de suite à la *Toronto and Niagara Power Company*, placée sous la même administration et possédée par les mêmes gens; et la *Toronto and Niagara Power Company* exercera perpétuellement les droits mêmes que cède la *Toronto Electric Light Company* conformément à son contrat, et contrairement à leur convention de le faire. Voici un exemple concret, et le gérant de la compagnie menace publiquement de faire cela.

M. CARVELL: Quels droits avez-vous quant à la franchise de la *Toronto and Niagara Power Company?*

M. KILMER: Aucun.

M. CARVELL: Et quant au *Toronto Street Railway?*

M. KILMER: Il expire en 1921.

L'hon. M. COCHRANE: Comme je le comprends, vous croyez que la *Toronto Electric Light Company* a maintenant fait un transport?

M. KILMER: Oui.

L'hon. M. COCHRANE: Et votre désir est de les bloquer?

M. KILMER: De les bloquer.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que la ville de Toronto a une convention avec la *Toronto Electric Light Company* permettant à cette dernière la chance de vendre à la ville?

M. KILMER: Oui, monsieur, c'est la situation. Le ministère l'a dit publiquement. Les trois articles du présent bill ne changent donc pas du tout le vieux principe. Le premier article de la modification proposée traite de ce cas particulier. Dans le deuxième article, nous ne voulons pas du tout intervenir quant aux lignes de transmission directe, ni quant aux contrats existants de la *Toronto and Niagara Power Company* pour desservir les compagnies ferroviaires ou compagnies qui ont de l'énergie à distribuer dans les municipalités. Le dernier article est rétroactif, et la pro-

vince approuve la recommandation soumise par la ville de Toronto et demande qu'elle soit adoptée par le comité.

M. NESBITT: Pourrais-je demander à M. Johnston de nous donner son avis sur la prétention légale qui dit que notre bill, tel qu'il est rédigé, ne lie pas la compagnie pour l'avenir.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Kilmer prétend que le paragraphe 2 de l'article 373, tel que rédigé, n'empêcherait pas la *Toronto and Niagara Power Company* de construire plus tard des lignes sur un grand chemin quelconque sans le consentement de la municipalité. Je ne suis pas de l'avis de M. Kilmer, car il me semble que le langage est parfaitement clair. Le paragraphe dit (lisant) :—

> " 2. Nonobstant les dispositions d'une loi du Parlement du Canada, ou de la législature d'une province, et nonobstant tout pouvoir ou toute autorité ci-devant ou ci-après conférée par cette loi ou en découlant, aucune ligne de télégraphe ou de téléphone, et aucune ligne destinée à transmettre de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, relevant de l'autorité du Parlement du Canada, ne doit, sauf en la manière prescrite dans le présent article, être construite, mise en service ou maintenue par une compagnie au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, d'un square ou d'un lieu public, sans le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève cette voie publique, ce square ou ce lieu public, ni autrement que d'après les conditions établies ou prévues dans ce règlement."

M. MACDONELL: Cela s'applique à l'avenir seulement.

M. JOHNSTON, C.R.: Sans doute. M. Kilmer dit ne pas croire que cet article protégerait une municipalité à cause de la décision du Conseil privé dans le cas de la *Toronto and Niagara Power Company*, et à cause de sa loi spéciale. Mais il faut se rappeler que nous avons fait d'autres amendements à la loi des chemins de fer. Lorsque le Conseil privé a donné sa démission dans le cas susdit, il a tenu que le mot " compagnie " dans l'article 247 de la loi actuelle des chemins de fer ne pouvait s'appliquer qu'aux compagnies de chemin de fer. Mais nous avons toutefois stipulé dans le paragraphe 4 de l'article 2 que " compagnie " comprend une personne, et signifie, à moins de déclaration ou d'allusion contraires, " compagnie ferroviaire " à moins que le mot ne soit précédé immédiatement de " toute ", " gens ", " tous " cas dans lesquels le mot signifie le genre de compagnie que le contexte laisse entendre. De plus, en référant encore au paragraphe 2 de l'article 373 tel que rédigé, vous verrez qu'il signifie exactement des compagnies de télégraphie, de téléphonie et d'énergie. De plus, dans l'article 8 touchant l'interprétation d'après des lois spéciales, il est stipulé que " sauf dispositions contraires de la présente loi (*b*) lorsque les dispositions de la présente loi et celles de quelque loi spéciale du Parlement du Canada se rapportent aux mêmes matières, les dispositions de la loi spéciale doivent être considérées comme prévalant sur les dispositions de la présente loi, en tant qu'il est nécessaire pour donner effet à cette loi spéciale ". Le paragraphe 2 de l'article 3 tel que rédigé stipule clairement autre chose. De plus le paragraphe (*c*) de l'article 3 stipule que " les dispositions provenant d'une loi générale des chemins de fer et incorporées par relation dans une loi spéciale, doivent être considérées comme remplacées par les dispositions de la présente loi se rapportant aux mêmes matières ". S'il était nécessaire de rendre nos intentions encore plus claires, je proposerais d'ajouter comme paragraphe 10 de l'article 373 les mots suivants (lisant) :—

> " Les pouvoirs conférés à toute compagnie par une loi spéciale, ou autre autorité du Parlement du Canada, de construire et d'exploiter des lignes télégraphiques ou téléphoniques, ou des lignes pour la transmission ou la distribution de l'éclairage, de la chaleur, de l'énergie ou de l'électricité à travers, sous ou sur un chemin, square ou place publique quelconques, devront, nonobstant les

dispositions contenues dans la loi spéciale, être subordonnés aux termes, conditions et interdictions contenus dans le présent article."

Je crois que ceci embrassera complètement les vues de M. Kilmer sur ce point. Je ne parle pas maintenant de l'effet rétroactif de l'article.

M. MACDONELL: Ne croyez-vous pas qu'il y a presque autant d'arguments sur l'ancienne loi, comme ceux que vous venez de citer, en faveur de la décision de la cour d'Appel d'Ontario, que le Conseil privé a renversée?

M. JOHNSTON, C.R.: Les cas ne sont pas du tout identiques. L'ancienne loi n'était pas comme le bill actuel.

M. CARVELL: Cela ne nous entraîne-t-il pas à la vraie question de savoir si le parlement désire rendre la loi générale des chemins de fer rétroactive pour satisfaire au cas spécial de la province d'Ontario. Il me semble que c'est là la position que nous avons atteinte et que c'est le principe que nous devrions discuter.

L'hon. M. COCHRANE: La seule chose est que le parlement croyait, en 1906, avoir donné aux municipalités le pouvoir de contrôler leurs rues, dont elles sont responsables et qu'il leur faut payer. Le Conseil privé dit qu'elles n'ont pas ce contrôle.

M. CARVELL: Le ministre croit-il que le parlement voulait en 1906 adopter une loi stipulant spécialement qu'une compagnie d'énergie qui, en vertu de sa loi constitutive, avait dépensé des centaines de milliers de dollars à construire des lignes pour la distribution de l'énergie dans les municipalités canadiennes, devait être privée de ces droits?

L'hon. M. COCHRANE: Cela ne s'est pas fait jusqu'ici.

M. CARVELL: Je comprends que la *Toronto Electric Light Company* a un régime de distribution dans la ville de Toronto.

L'hon. M. COCHRANE: Oui, mais ce n'est pas la *Toronto and Niagara Power Company.*

M. CARVELL: Non, mais elle est filiale, si je comprends bien, ou liée de quelque façon, et elle pourrait aussi bien s'emparer de l'affaire. Il n'y a pas de doute sur sa nature. C'est une lutte entre les intéressés de Toronto et de Niagara et trois ou quatre compagnies d'un côté et l'Hydro-Electrique de l'autre.

M. MACDONELL: Non, cette compagnie a le droit d'aller partout au Canada, de sorte qu'elle n'est pas confinée à l'Ontario.

M. CARVELL: Mais la proposition du bill projeté est certainement destinée à limiter ce droit en tant qu'il s'agit de l'avenir. Il n'y a pas de doute là-dessus. Il me semble que l'amendement que vient de proposer M. Johnston règle définitivement le point—il leur faudra obtenir à l'avenir le consentement des municipalités ou s'adresser à la Commission des chemins de fer. Je puis comprendre qu'en certains cas il devrait y avoir appel des municipalités à la Commission des chemins de fer. Mais revenons en arrière; la proposition est que telle somme que la compagnie ait placée dans son régime, les municipalités devraient avoir le droit d'intervenir et l'obliger à enlever l'installation.

L'hon. M. COCHRANE: La *Toronto Electric Light Company* a avec la ville, qui lui donne la franchise, une convention disant que la ville aura, la première, l'occasion d'acheter, et la compagnie ne s'en tient pas à cette convention; elle se propose de vendre à l'autre compagnie.

M. CARVELL: Nous n'avons pas grande preuve de cela. Mais si c'est vrai, traitez la compagnie équitablement et faites un amendement à la loi de la *Toronto and Niagara Power Company* ou quelque chose de semblable. Je ne crois pas que nous dussions encombrer la loi générale des chemins de fer d'une législation d'un caractère spécial, qui pourrait nuire à d'autres intéressés dans d'autres parties du pays, pour satisfaire aux besoins de la ville de Toronto, et je suis heureux de dire que j'ai pu discuter la question entière avec les représentants de la ville de Toronto. Je comprends bien que je me formaliserais profondément si l'on se présentait ici en vertu d'une loi spéciale en réclamant de grands égards, mais je m'oppose très fortement à encombrer la loi des chemins de fer du Canada d'une clause, qui pourrait être nuisible en d'autres endroits, pour le simple plaisir de satisfaire à des exigences locales dans une partie

du Canada; et il me semble que la clause, telle que rédigée avec la modification proposée par M. Johnston satisferait à la situation, car nous n'attaquons pas de droits acquis. Nous ne disons pas à la ville de Toronto ou à une municipalité quelconque "vous pouvez abattre les poteaux."

L'hon. M. COCHRANE: Mais une municipalité a des droits acquis.

M. CARVELL: Certainement, mais si je suis bien renseigné il y a un régime de distribution dans la ville de Toronto. Quel droit aurait la ville de Toronto d'abattre les poteaux?

L'hon. M. COCHRANE: Simplement parce que la franchise expire en 1919, et parce qu'il y a actuellement litige. On vend à la compagnie mère, et l'on ne se conforme pas à la convention faite avec la ville.

M. NESBITT: Supposons-le; quelle différence cela fait-il à la ville de Toronto, quant à la prise de l'installation?

L'hon. M. COCHRANE: Mais elle a obtenu du parlement ce qu'elle ne pourrait pas obtenir aujourd'hui. Lorsqu'une compagnie de Montréal s'est présentée ici pour demander des lettres patentes, ces dernières ont été modifiées de son consentement.

M. CARVELL: Je conviens bien que si une compagnie se présentait aujourd'hui au parlement et demandait les droits que le parlement a accordés à la *Toronto and Niagara Power Company* elle ne les obtiendrait pas; mais nous ne devrions pas oublier que les gens ont placé leur argent sur la foi de cette législation.

L'hon. M. COCHRANE: Mais leur lettre patente expire en 1919.

M. CARVELL: La ville de Toronto s'oppose-t-elle à la concurrence?

L'hon. M. COCHRANE: Non.

M. MACDONELL: Elle s'oppose à ce qu'on vienne dans ses rues établir sans permission et patente un régime de distribution d'énergie.

M. CARVELL: Le présent bill est rédigé de façon qu'on ne le fera pas à l'avenir.

M. MACDONELL: Cela permet de continuer l'exploitation.

M. CARVELL: Peut-être que venant d'une partie du Canada où nous n'avons pas à débattre cette question, je ne suis pas bien au courant, mais si je place mon argent dans une compagnie d'éclairage électrique, et si je fais à peine quelques dividendes, je serai très mécontent qu'une municipalité puisse intervenir, prendre ma propriété et la confisquer.

L'hon. M. COCHRANE: Les tribunaux d'Ontario ont déclaré qu'on n'avait pas le droit de le faire.

M. CARVELL: Mais l'article, tel que rédigé, se conforme maintenant à la décision du Conseil privé, et dit qu'à l'avenir on n'aura pas le droit de prolonger ces lignes sans le consentement de la municipalité. La ville de Toronto n'est pas contente de la modification de la loi, qui décrète qu'on ne fera plus ces choses à l'avenir, mais elle dit que nous pourrions remonter à dix ou onze ans et devrions avoir le droit de prendre les poteaux et les installations que la compagnie a placés en vertu de ses lettres patentes.

L'hon. M. COCHRANE: Non.

M. MACDONELL: Vous avez tout à fait tort.

L'hon. M. COCHRANE: La compagnie d'éclairage électrique avait vraiment une franchise venant de la ville de Toronto, et elle cherche à l'éviter en vendant à l'autre compagnie.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que vous n'avez probablement pas lu le paragraphe 4 de la modification proposée.

Le PRÉSIDENT: Je désirerais inscrire au dossier le mémoire que voici.

L'hon. M. COCHRANE: De qui vient-il?

Le PRÉSIDENT: Il a été préparé pour moi par les représentants du gouvernement provincial d'Ontario. Il y a dans ce mémoire des matières dont le comité n'a pas entendu parler et qu'il ignore, s'il faut en juger par la discussion présente. Voici la teneur du mémoire:—

"La seule compagnie de patente fédérale, relativement à la *Syndicate Company,* qui compose et embrasse les intérêts qui s'opposent à l'amendement en

question, est la *Toronto and Niagara Power Company* constituée en corporation par le Dominion en 1902. Dans cette loi constitutive, l'article 21 était une disposition destinée à rendre la clause réglementaire de la loi des chemins de fer applicable, donnant aux municipalités le contrôle sur l'usage de leurs rues.

Il semble qu'il y avait dans cette clause un trompe l'œil disant qu'elle était applicable au cas seulement où elle n'était pas incompatible avec la loi spéciale. En 1911, la cour d'Appel d'Ontario décréta que la disposition en question de la loi des chemins de fer n'était pas incompatible, et devait en conséquence s'appliquer. En 1912, le Conseil privé donna une décision contraire, disant que la clause était incompatible et en conséquence ne s'appliquait pas, laissant ainsi la compagnie inentravée et sans réglementation quant au contrôle provincial, municipal ou fédéral des rues.

En 1903, un syndicat formé de MM. Wm McKenzie, Henry Pellatt et du sénateur Frederick Nichol, maintenant sir William, sir Henry et sir Frederick, faisaient convention avec la commission des parcs des chutes Niagara pour le droit de prendre l'eau des rivières Niagara et Welland, de construire un établissement dans le parc, d'engendrer de l'électricité, et de plus de se constituer en corporation sous le nom de *Electrical Development Company,* ce qu'ils firent en vertu de la loi de l'*Electrical Development Company.* Vers ce temps ils achetèrent tous les intérêts de la *Dominion Toronto and Niagara Power,* compagnie de constitution fédérale. Une ligne de transmission fut construite en vertu de la patente de la *Toronto and Niagara Power,* de Niagara-Falls à Toronto, et l'énergie fut par cette ligne transmise par la *Electrical Development Company* au *Toronto Street Railway* et à la *Toronto Electric Light Company.* Vers 1906 ou 1907, une nouvelle compagnie était formée en vertu des statuts d'Ontario, sous le nom de compagnie de tenure, et cette *Toronto Power Company* lançait ses obligations et hypothéquait les intérêts de la *Electric Development Company* et de la *Toronto and Niagara Power Company* à la *English Trust Company* qui était représentée ici hier. C'était en 1908. En 1911, un prêt supplémentaire était obtenu de la même compagnie; le *Toronto Street Railway* s'y joignit, ayant garanti les obligations de la compagnie de tenure, et les intérêts de la *Toronto Electric Light* furent achetés. (Ce sont là les obligations représentées par M. Anglin.) Vous verrez donc que la *Toronto Power Company,* à patente fédérale, achetée par la *Electrical Development* en 1903, la *Electrical Development,* contrôlée par la compagnie de tenure en 1907 ou 1908, celles-ci garanties par le *Toronto Street Railway Company* et, en 1911, la *Toronto Electric Light,* achetée, et tous ces intéressés et compagnies, étaient les mêmes, fusionnés dans un syndicat unique placé sous une seule administration. Lorsqu'ils faillirent à la tâche d'accomplir leurs désirs en vertu de la compagnie à patente provinciale, sous le contrôle provincial et municipal, ils eurent recours à des pouvoirs de la loi fédérale dont le syndicat de compagnies avait acquis le contrôle. Cette compagnie peut aller partout au Canada et faire ce qu'elle cherche à faire à Toronto.

Quant aux obligations émises. Les obligations signalées hier par M. McKelcan, émises en 1908, étaient postérieures à l'adoption en 1907, de la loi de la Commission d'énergie hydro-électrique. Cette loi était adoptée en 1907 et toutes les compagnies d'énergie avaient été invitées à coter leur prix d'énergie; jusqu'alors on n'avait pas discuté l'application de la loi des chemins de fer à la compagnie fédéralement constituée.

Quant aux obligations représentées par M. Anglin, elles ont été émises en 1911. L'Hydro fonctionnait depuis douze mois. Cette décision de la cour d'Appel d'Ontario, décrétant que la loi des chemins de fer ne s'appliquait pas à la compagnie de constitution fédérale, avait été rendue et liait alors; elle devait être bien connue des acheteurs d'obligations. Ainsi, la question d'intervention dans les valeurs est donc élaguée, car les détenteurs connaissaient toutes les conditions qui existent actuellement, lorsqu'ils firent leurs acquisitions.

Plus tard, le Conseil privé renversa le jugement de la cour d'appel. Alors, on sut pour la première fois que la clause de la loi des chemins de fer ne s'appliquait pas à cette compagnie. La présente loi est destinée à faire de la loi ce qu'elle était censée être avant le jugement du Conseil privé. La compagnie peut convertir une franchise à durée limitée en une franchise perpétuelle dans toute ville ou dans tout village du Canada."

M. CARVELL: Qui a rédigé ce document?

Le PRÉSIDENT: Il a été préparé par les représentants du procureur général de la province d'Ontario. Il soumet à votre attention leur opinion en l'espèce.

M. NESBITT: Pour ma part, je n'étais pas au parlement en 1906, mais je crois qu'en suggérant que le parlement du Canada ou le comité des chemins de fer d'alors ne savaient ce qu'ils faisaient, ils insultent le comité. Je ne vois rien de tout cela. Je ne vois pas pourquoi nous supposerions que le comité des chemins de fer d'alors ignorait ce qu'il faisait. Je ne crois rien de cela. Je crois qu'ils savaient ce qu'ils faisaient tout autant que nous savons aujourd'hui ce que nous faisons.

L'hon. M. COCHRANE: Le Conseil privé l'a dit.

M. MACDONELL: Ils n'ont pas fait ce qu'ils croyaient faire.

M. NESBITT: Quelle preuve en avons-nous?

L'hon. M. COCHRANE: L'article ne serait-il pas futile? Jette-t-il de la poussière aux yeux de quelqu'un?

M. NESBITT: Il ne serait pas futile pour les compagnies futures. M. Johnston vient de nous expliquer que notre loi ne s'appliquait pas parce qu'il ne s'agissait pas d'une compagnie de chemin de fer. Or, pour ma part, je consens volontiers que la ville de Toronto se protège de toute façon possible, mais je ne consens pas à adopter une législation rétroactive pour enlever certains droits établis. Je ne crois pas que cela soit juste. C'est virtuellement une confiscation.

L'hon. M. COCHRANE: Ils n'en ont pas jusqu'ici profité autrement qu'en achetant une autre compagnie.

M. NESBITT: M. McCarthy a absolument nié la chose, et nous avons tout autant droit d'accepter sa parole que celle d'autres personnes. Ils devinent, simplement. Nous ne savons pas que cette autre compagnie a transporté ses droits, et même si elle l'a fait, autant que je le puis voir, cela n'empêche pas la ville de Toronto de prendre cette compagnie et tout le roulant en 1919.

M. JOHNSTON, C.R.: On n'a pas droit de saisir la *Toronto and Niagara Power.*

L'hon. M. COCHRANE: Si elle a été vendue à l'autre compagnie, on ne peut pas y toucher.

M. NESBITT: Evidemment, on le peut; ce doit être une piètre convention si c'est possible.

M. MACDONELL: Je propose l'adoption de la modification suggérée par le gouvernement d'Ontario.

M. CARVELL: A cette heure avancée de l'avant-midi, pourquoi chercher à forcer l'adoption de semblable chose?

M. MACDONELL: Je ne veux pas forcer l'adoption.

M. CARVELL: Il me semble que dans l'adoption de ces amendements vous établissez le principe le plus vicieux dont j'ai entendu parler durant mon assez long séjour au parlement. S'il y a sur ce point quelque difficulté dans la ville de Toronto, que les intéressés viennent ici et présentent un bill spécial décrétant que la *Toronto and Niagara Power Company* n'achètera pas la compagnie en question.

M. MACDONELL: Cela ne peut pas se faire. Il n'y a pas moyen d'introduire un bill privé de ce genre.

M. CARVELL: On peut le faire; et pourquoi inscrirait-on dans la loi des chemins de fer du Canada une clause de confiscation?

L'hon. M. COCHRANE: Par quel droit cette compagnie cherche-t-elle à forcer les municipalités d'Ontario et de toute autre province à abandonner ce qu'elles possèdent?

ANNEXE No 2

M. MACDONELL: Oui, abandonner le contrôle des rues?

L'hon. M. COCHRANE: Voilà le point. Lorsque le parlement adopta cette législation, il eut tort, et je ne crois pas qu'il savait alors ce qu'il faisait.

M. CARVELL: Nous admettrons qu'il l'a fait

L'hon. M. COCHRANE: Les municipalités ont des droits aussi bien que cette compagnie.

M. CARVELL: Pour les fins de la discussion, j'admettrai que le parlement a fait comme vous le dites, bien que je ne le croie pas, et j'admettrai que le parlement a donné une patente qu'il n'aurait pas dû donner. Mais ces gens ont placé leur argent et ils ont donné un assez bon service à la ville de Toronto, bien qu'on nous dise qu'avant l'installation de la commission Hydro-Electrique ils exigeaient un tarif excessif pour ce service. Toutefois, ils ont un bon service à bon marché et ils ont dépensé beaucoup d'argent. Or, vous demandez au parlement d'enlever à ces gens des droits sous l'empire desquels ils ont placé leur argent, et s'attendaient de gagner des dividendes.

M. MACDONELL: Il n'est pas vrai que la compagnie ait donné un bon service à bon marché.

M. CARVELL: Elle n'a pas donné un bon service?

M. MACDONELL: Non.

M. CARVELL: Allez-vous me soutenir qu'un particulier patronnera la *Toronto Electric Light Company* si elle ne donne pas un service aussi bon et aussi économique que celui de ses concurrents?

L'hon. M. COCHRANE: De qui parlez-vous?

M. CARVELL: De la commission Hydro-Electrique. Je dis que cette compagnie est tenue de donner un service aussi bon et aussi économique que celui de ses concurrents si elle veut faire des affaires. Vous vous présentez alors et vous dites: "Bien que vous nous donniez un service aussi bon et aussi économique que celui de vos concurrents, bien que vous soyez des pionniers dans ce service...

L'hon. M. COCHRANE: Ce ne sont pas des pionniers. Des compagnies produisaient l'énergie bien avant que la *Toronto and Niagara Power* commençât son exploitation.

M. CARVELL: Ils ont été virtuellement les pionniers en apportant à Toronto l'énergie électrique. Néanmoins vous voulez leur enlever leurs droits acquis et les placer à la merci des concurrents.

L'hon. M. COCHRANE: Je veux donner aux municipalités le droit de contrôler leurs propres rues.

M. CARVELL: Je le veux aussi; et les articles de la loi des chemins de fer qu'on a cités ici et les amendements suggérés par M. Johnston donnent aux municipalités le pouvoir de contrôler leurs propres rues.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est la *Toronto Electric Light Company* qui distribue l'énergie dans la ville de Toronto. Mais nous ne parlons pas maintenant de cette compagnie; elle n'est pas la créature du parlement.

M. CARVELL: Je comprends que nous parlons de la *Toronto and Niagara Power Company,* parce qu'elle est la compagnie patentée par le parlement. En tout cas, je crois que le principe est vicieux et je déplorerais souverainement son application dans le présent bill. S'il existe une situation contre laquelle la ville de Toronton exige un remède, il vaudrait mieux qu'elle vînt ici et laissât au parlement le soin d'affronter cette situation tout comme il l'a fait dans le cas de la *Toronto and Hamilton Railway.*

M. MACDONELL: Mon honorable ami sait que cela est impossible. Une loi spéciale traitant de cette compagnie ne peut pas être présentée ici à moins que la compagnie ne le demande.

M. CARVELL: Le parlement du Canada a pouvoir sur la *Toronto and Niagara Power Company.*

M. NESBITT: Comme question de fait, ce que les gens de Toronto veulent aujourd'hui, c'est d'interrompre la fourniture de l'énergie à la *Toronto Electric Light Company,* de façon à pouvoir acheter ses intérêts à leurs propres conditions.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts pour la question, messieurs?

M. NESBITT: Non, nous ne le sommes pas.

M. BLAIR: Revenant à l'article sur le téléphone, et modifié par l'ablation du mot "compensation" il est très probable que je serai prié quelqu'un de ces jours de l'interpréter tel qu'il est modifié, et de notifier à la Commission si elle peut, en vertu de cet article modifié, permettre une compensation aux termes de la loi; et j'aimerais que le comité me dît si l'intention en biffant le mot "compensation", est d'enlever à la Commission le pouvoir d'allouer une compensation dans les cas où elle devrait être accordée de l'avis de la Commission.

M. NESBITT: Comme proposeur de l'amendement je dirai que mon intention n'était pas du tout d'enlever à la Commission le pouvoir d'accorder compensation si elle croyait qu'on dût l'accorder.

Le PRÉSIDENT: Le comité est-il prêt à la question sur l'amendement que nous avons discuté ce matin?

M. CARVELL: Voici, monsieur le président, une bien longue modification que le comité devrait étudier très soigneusement avant de conclure. Je ne crois pas que vous devriez en presser la décision aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: La reprendrons-nous demain?

M. CARVELL: Je crois que cela vaudra mieux.

Le PRÉSIDENT: Nous avons reçu la lettre et le mémoire suivants émanant des représentants des municipalités d'Ontario qui utilisent ou désirent utiliser l'énergie de l'Hydro-Electrique; nous les placerons au dossier pour l'information du comité.

Aux membbres du comité spécial,
Chambre des communes.

MESSIEURS,—Le présent mémoire, ou pétition, des représentants des municipalités d'Ontario qui utilisent actuellement ou désirent utiliser l'énergie de l'Hydro-Electrique, et qui ensemble constituent une majorité des municipalités de la province d'Ontario, et qui ont une responsabilité de placement et de capital de près de quarante millions de dollars, demande la permission de soumettre les résolutions ci-annexées comme établissant les désirs et les meilleurs intérêts du peuple de la province, et nous désirons ajouter que les municipalités soussignées sont prêtes à déléguer une députation nombreuse pour accentuer davantage notre prétention que la *Toronto and Niagara Power Company* et toutes les autres compagnies devraient être placées sur la même base que nos services de propriété municipale, et obligées d'obtenir le consentement des électeurs avant de pouvoir exploiter un service de distribution ou de construire des travaux quelconques à cette fin.

Respectueusement,

T. J. HANNIGAN.

Cités.	*Villes.*	*Villages.*
Chatham,	Bothwell,	Acton O.,
Galt,	Dresden,	Ayr,
Guelph,	Dundas,	Bolton,
Hamilton,	Dunnville,	Burford,
Kitchener,	Forest,	Elmira,
London,	Goderich,	Elora,
Niagara-Falls,	Hespeler,	Exeter,
Sainte-Catherine,	Milton O.,	Fergus,
Saint-Thomas,	Paris,	Hensall,
Windsor,	Petrolea,	Lucan,
Woodstock,	Ridgetown,	Mimico,
	Sandwich,	New-Hamburg,

ANNEXE No 2

Cités.	*Villes.*	*Villages.*
	Seaforth,	Point Edward.
Commission de l'Hydro-Electrique.	Strathroy,	Port-Credit,
	Tilbury,	Port-Stanley,
	Tillsonburg,	Rockwood,
	Walkerville,	Springfield,
	Wallaceburg,	Tavistock,
	Waterloo,	Thamesville,
	Weston,	Waterdown,
	Welland,	Waterford,
		West Lorne.

Proposé par le major W. B. Burgoyne, de Ste-Catherine, appuyé par le major J. W. Bowlby, de Brantford:

Attendu que cent municipalités et plus de la province d'Ontario ont une forte somme d'argent placée dans leurs nombreux services d'utilité publique, y compris la distribution de l'énergie hydro-électrique, services qui sont tous exploités pour le bien public dans lesdites municipalités;

Et attendu que les rues et grands chemins dans lesdites municipalités sont construits et entretenus par les municipalités aux frais et pour le bien du public en général, et non pas pour l'usage ou le bien particulier d'une corporation particulière, et qu'aucune semblable corporation ne devrait être autorisée à les utiliser pour ses propres entreprises particulières sans le consentement de la municipalité intéressée;

Et attendu que la *Toronto and Niagara Power Company* obtenait en 1902 une loi du Parlement du Canada, 2 Edouard VII, chapitre 107, qui lui conférait des droits extraordinaires sur la surface et au-dessus, le long et au travers des rues et chemins publics des municipalités du Canada, que ladite législation a été adoptée hors la connaissance desdites municipalités; et qu'elle obtenait aussi d'autres pouvoirs extraordinaires pour la production, la vente et la distribution de l'électricité, lesquels pouvoirs, s'ils étaient maintenant exercés, seraient en opposition directe des droits publics dans l'une quelconque des zones de l'Hydro-Electrique.

Et attendu qu'il s'est passé plus de quinze ans depuis l'adjudication de la patente et que rien n'a été fait par ladite compagnie pour l'accomplissement des pouvoirs et des privilèges ainsi accordés; et qu'entre temps de fortes sommes ont été dépensées et d'importantes responsabilités ont été assumées par plusieurs municipalités de la province d'Ontario pour l'installation de l'énergie de l'Hydro-Electrique.

Qu'il soit donc résolu que l'*Ontario Municipal Electric Association*, formée de représentants régulièrement nommés dans les bureaux administratifs des services municipaux d'utilité publique, fait requête au Parlement du Canada pour lui demander soit de rappeler la dite loi ou de la modifier de façon telle qu'il sera décrété qu'aucun des pouvoirs, droits ou privilèges accordés par la dite loi ne seront exercés dans une municipalité quelconque de la province d'Ontario sans le consentement du conseil de semblable municipalité exprimé dans un règlement.

Et que des copies de la présente résolution soient transmises à l'honorable premier ministre de l'Ontario, à la Commission de l'Hydro-Electrique de l'Ontario, avec requête d'insister fortement auprès du gouvernement fédéral pour apporter les modifications voulues à la dite loi, car elle constitue un empiètement sur les droits des municipalités de la province.

Adopté.

SAINT-THOMAS, 6 février 1917.

Proposé par ....appuyé par ....

Attendu que la cité de Saint-Thomas possède et exploite tous ses services d'utilité publique, y compris l'énergie de l'Hydro-Electrique, et détient un placement considé-

rable d'argent dans ces entreprises, qui toutes sont exploitées pour le bien public de la municipalité;

Et attendu que les rues et voies publiques dans la cité sont construites et entretenues aux dépens et pour le bien du public en général et non pas pour l'usage et le profit spéciaux d'une corporation particulière quelconque; et que nulle corporation de ce genre ne devrait pouvoir être autorisée à les utiliser pour ses propres entreprises particulières sans le consentement du conseil de la municipalité;

Et attendu que la *Toronto and Niagara Power Company* a obtenu, en 1902, une loi du Parlement du Canada, 2 Edouard VII, chapitre 107, qui lui donne des droits extraordinaires sur la surface, par-dessus et le long et au travers des voies publiques des municipalités du Canada; que cette loi a été adoptée sans le consentement ou la connaissance des dites municipalités; et que la dite compagnie a aussi obtenu des pouvoirs extraordinaires pour la production, la vente et la distribution de l'électricité, pouvoirs qui seraient, s'ils étaient maintenant exercés, en opposition directe des droits du peuple dans toute zone de l'Hydro-Electrique;

Et attendu qu'il s'est passé quinze ans depuis l'adjudication de cette patente et que la dite compagnie n'a rien fait pour appliquer les pouvoirs et privilèges qui lui ont été accordés, et qu'entre temps de fortes sommes ont été dépensées et une responsabilité considérable a été assumée par un grand nombre de municipalités de la province d'Ontario pour l'installation de l'énergie de l'Hydro-Electrique;

Qu'il soit donc résolu que le conseil municipal de la cité de Saint-Thomas fasse requête au parlement du Canada demandant soit de rappeler la dite loi ou de la modifier de façon telle qu'elle décrète que nul des droits, pouvoirs ou privilèges accordés par la dite loi ne sera exercé dans une municipalité de la province d'Ontario sans le consentement de la dite municipalité exprimé par un règlement de son conseil.

Et que copies de la présente résolution soient transmises aux députés à la législature et au parlement pour le comté, ainsi qu'à la commission Hydro-Electrique d'Ontario.

Le comité lève la séance.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

OTTAWA, jeudi, 31 mai 1917.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

M. MACLEAN: En attendant l'arrivée du ministre, monsieur le Président, je demanderai à l'avocat du comité si la loi prévoit à assurer aux citoyens de la cité de Toronto ce qu'ils veulent, c'est-à-dire être traités sur un pied d'égalité pour la livraison des colis par les compagnies de messageries. Ces dernières n'agissent pas envers la cité de Montréal, par exemple, précisément de la même manière qu'envers la cité de Toronto. En d'autres termes, elles font la livraison gratuite par toute la cité de Montréal, privilège qu'elles n'accordent pas pour toute la cité de Toronto. Je crois qu'il ne serait que juste d'avoir une disposition portant que, pour ce qui concerne la manutention des marchandises, les compagnies de messageries traitent tout le monde et toutes les cités sur un pied d'égalité, et je voudrais savoir si la loi prévoit à cette égalité de traitement, et si non, comment nous pouvons autoriser la Commission à forcer les compagnies de messageries de l'accorder.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 360 donne ce pouvoir absolu à la Commission; en premier lieu l'article dit que "toutes les taxes de messageries sont subordonnées à l'approbation de la Commission". Le paragraphe 2 prescrit:

> "La Commission peut rejeter un tarif de messagerie ou une partie du pareil tarif, qu'elle considère injuste ou déraisonnable, et elle a et peut exercer, au sujet des taxes de messagerie et de ces tarifs, tous les pouvoirs qu'elle a ou peut exercer en vertu de la présente loi, à l'égard des taxes et des tarifs de marchandises"; de sorte qu'il me semble que la Commission a juridiction aussi absolue au sujet des taxes de messageries que relativement aux tarifs de marchandises.

M. MACLEAN: L'expression "traitement sur un pied d'égalité" se trouve-t-elle dans la loi?

M. JOHNSTON, C.R.: Oui.

M. MACLEAN: Où?

M. JOHNSTON, C.R.: "Aucune préférence indue".

M. MACLEAN: J'aimerais que les mots "aucune préférence indue" fussent insérés dans la clause s'ils n'y sont pas maintenant. C'est précisément le terme que je veux y insérer si la chose peut se faire.

M. JOHNSTON, C.R.: Il nous faut voir l'article 319 (lisant): "Chaque fois qu'il est démontré qu'une compagnie de chemin de fer réclame à une personne, à une autre personne, à une catégorie de personnes ou aux habitants d'une région quelconque, pour des marchandises semblables ou analogues, ou pour des services de même nature, des taxes moins élevées..."

M. MACLEAN: Et "taxes" comprend les frais de messageries, n'est-ce pas?

M. JOHNSTON, C.R.: C'est bien cela, cet article 319 se trouve dans cette partie qui concerne les taux de messagerie.

M. MACLEAN: Pouvez-vous insérer ces mots "aucune préférence indue" dans cette clause?

M. JOHNSTON, C.R.: Je peux le faire, peut-être, mais assurément cela n'est pas nécessaire, comme vous le constaterez en examinant les deux clauses ensemble.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant reprendre l'étude de l'article 373, auquel un amendement a été proposé par M. Macdonell.

M. MACDONELL: L'amendement que j'ai proposé hier n'a pas été discuté avant l'ajournement du comité. Je ne veux pas discuter la question plus loin. Nous avons, je crois, tout ce qui est de nature à nous être utile pour en arriver à une conclusion. L'amendement que je propose est celui qu'a présenté au comité M. D. E. Thompson, C.R., de Toronto, représentant la cité de Toronto. Il a été appuyé par M. Kilmer, C.R., représentant le gouvernement de la province d'Ontario, par M. Lighthall, représentant toutes les municipalités du Canada, et par d'autres messieurs ici présents, de sorte qu'en réalité, il est d'une importance générale pour le pays tant dans sa signification que dans son application. Il ne se restreint pas à Toronto ou à Ontario, ou à une autre cité ou province. Je crois que M. Johnston a lu cet amendement et qu'on l'a trouvé d'une rédaction conforme et qu'il n'empiète sur aucune partie de la loi; c'est pour le comité un bon principe à adopter. L'article 373, tel que rédigé actuellement, s'applique aux compagnies de télégraphe et de téléphone et aux compagnies faisant la transmission de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité. L'idée, dans cet amendement, est d'enlever de l'article 373 toute allusion à la lumière, à la chaleur, à la force motrice ou à l'électricité, et de faire un article distinct concernant l'énergie électrique et avec la condition dont il a été question par les divers orateurs, laquelle condition est survenue principalement en raison de la décision du Conseil privé.

M. MACLEAN: Quels mots retranchez-vous?

M. MACDONELL: Retranchez les mots "ou lignes destinées à transmettre la lumière, la chaleur, la force motrice ou l'électricité" là où ils se trouvent dans les 1er, 2e et 6e paragraphes de l'article 373, et insérer à la suite du mot "une" dans le 7e paragraphe les mots "de télégraphe ou de téléphone". Ainsi le paragraphe 7 de l'article 373 ne traitera en aucune façon des compagnies d'électricité, car il est question de ces dernières dans l'amendement que j'ai proposé. Vous les trouverez aux pages 331 et 332 du procès-verbal de ce comité, n° 16.

L'amendement propose également l'addition d'un nouveau paragraphe, 373A, comme suit:—

> (*a*) "Compagnie" signifie toute personne ou compagnie légalement autorisée par le parlement du Canada à acquérir, construire, exploiter ou entretenir des ouvrages, machines, outillages, lignes, poteaux, tunnels, conduits, ou autres moyens de recevoir, produire, transmettre, distribuer ou fournir de l'électricité ou autre énergie ou force motrice, mais ne s'applique ni à une compagnie de chemin de fer ni à une compagnie de télégraphe, ni à une compagnie de téléphone.

Cela définit simplement le mot "compagnie" en tant que compagnie de force motrice et le restreint à cela.

Ensuite l'alinéa (*b*) définit "municipalité". Cette définition est la même que dans d'autres articles de la loi. Le paragraphe 2 statue:

> "Nonobstant les dispositions contenues dans toute loi spéciale ou autre loi ou autorité du parlement du Canada ou de la législature de toute province, la compagnie ne doit, sauf tel que prévu dans le présent article, acquérir, construire, maintenir ou exploiter aucuns travaux, machines, outillage, ligne, poteau, tunnel, conduit ou autre artifice sur, le long de, ou à travers une grande route, un square ou autre lieu public dans les limites d'une cité, d'une ville, ou d'un village, sans le consentement de la municipalité."

M. NESBITT: Pourquoi limiter la disposition à une cité, ville ou village? Les townships ne sont-ils pas des municipalités?

M. MACDONELL: Oui, ce sont des municipalités.

ANNEXE No 2

M. Nesbitt: N'ont-ils pas le contrôle de leur grande route?

M. Macdonell: Je ne sais pour quelle raison on ne comprend pas les townships également, mais ce sont là les termes ordinaires employés. Ensuite, le paragraphe 3:

"Si la compagnie ne peut obtenir le consentement de la municipalité on ne peut obtenir ce consentement qu'en se conformant à des conditions inacceptables pour elle, la compagnie peut s'adresser à la Commission pour en obtenir la permission d'exercer ses pouvoirs sur tels grande route, square ou lieu public; et toutes les dispositions de l'article 373 de la présente loi relativement aux pouvoirs et aux droits de toute compagnie relevant de cet article, et relativement à la procédure lorsque la compagnie ne peut obtenir le consentement de la municipalité, s'appliquent, subordonnément aux dispositions du présent article, à la compagnie, à toute requête à la Commission, à toutes les procédures à ce sujet, et aux pouvoirs de la compagnie en l'espèce."

Vient ensuite le paragraphe 4:

"Rien dans ce qui est contenu dans le présent article n'est censé donner à la compagnie l'autorisation et la compagnie n'a pas le droit d'acquérir, construire, entretenir ou exploiter aucun système de distribution ou de distribuer l'éclairage, la chaleur, la force motrice ou l'électricité dans aucune cité, dans aucune ville ou dans aucun village; ni d'ériger, d'installer, dans, sur, le long ou au-dessous de quelque grande route ou lieu public dans aucune cité, aucune ville ou aucun village, aucuns travaux, machines, outillage, poteau, tunnel, conduits ou autre artifice pour les fins de telle distribution, sans que la compagnie ait au préalable obtenu le consentement à cet effet au moyen d'un règlement de cette municipalité."

C'est la clause habituelle, qu'elle ne doit pas exploiter ses travaux.

M. Maclean: Est-ce là la clause réglementaire de la loi des chemins de fer?

M. Macdonell: Oui, et c'est parfaitement juste et une protection appropriée. Suit cette restriction supplémentaire:

"Néanmoins le présent paragraphe n'empêchera pas la compagnie de délivrer ou de fournir telle force motrice par tout moyen actuellement existant ou en vertu des dispositions de tout contrat actuellement en vigueur pour être utilisée dans l'exploitation de tout chemin de fer ou utilisée par toute autre compagnie légalement engagée dans la distribution de telle force motrice dans les limites de toute ville ou de tout village."

Cela prévoit au maintien de tout système ou contrat existant que peut avoir la compagnie.

M. Nesbitt: Est-ce cela?

M. Macdonell: Je crois que oui. M. Johnston est peut-être en mesure de répondre à cela mieux que moi-même.

M. Carvell: Comment peuvent-elles étendre leurs opérations si la municipalité ne le leur permet pas?

M. Macdonell: C'est une loi générale qui aujourd'hui s'applique à toutes les compagnies; mais cette restriction maintient tout droit existant, ou tout contrat en existence.

M. Carvell: Elles se trouveraient en assez mauvaise posture pour soutenir la concurrence dans les conditions actuelles.

M. Macdonell: C'est la loi qui existe aujourd'hui.

M. Johnston, C.R.: Cela signifie que les poteaux et les fils actuels peuvent être maintenus, mais la compagnie ne peut prolonger son réseau.

M. Carvell: Elle ne peut aller plus loin.

M. Johnston, C.R.: Non.

M. MACDONELL: Cela veut dire la fin de la compagnie.

M. MACDONELL: Cela s'applique à toutes les compagnies.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous nous occupons de la *Toronto and Niagara Power Company*. Cette compagnie peut maintenir les poteaux qu'elle a dans le moment, mais elle ne peut en ériger d'autres.

M. NESBITT: Elle n'en a pas actuellement.

M. JOHNSTON, C.R.: Oui, elle en a. Le réseau de la compagnie s'étend le long de l'avenue Eglington et en montant sur la rue Bathurst.

M. MACDONELL: Et elle a des lignes de conduit de Niagara-Falls. Ces dernières sont entretenues. Vient ensuite le paragraphe 5:

> "Les dispositions du paragraphe qui précède immédiatement s'appliquent à et restreignent les pouvoirs de toute compagnie constituée jusqu'à présent par une loi spéciale ou toute autorité du parlement du Canada, nonobstant le fait que ces dispositions peuvent être incompatibles avec les dispositions de telle loi spéciale ou autre autorité, et nonobstant les dispositions de l'article trois de la présente loi, et il est par les présentes déclaré que les pouvoirs de toute telle compagnie ont été ainsi restreints depuis la date de la promulgation du chapitre 37 des statuts revisés du Canada (106), c'est-à-dire depuis le 31 janvier 1907."

On a discuté la nécessité de ce paragraphe et on s'y est déjà arrêté ici; je n'ai pas lieu de m'étendre sur la question, ce n'est pas une clause nuisible. Elle n'est destinée qu'à couvrir le cas particulier de cette compagnie qui fait l'acquisition de la *Toronto Electric Light Company*. Je crois que M. McCarthy, lorsqu'il était ici représentant la *Toronto and Niagara Power Company*, a nié que la compagnie avait fait l'acquisition de la *Toronto Electric Light Company*. Si cette vente n'a pas eu lieu, cette disposition ne peut alors nuire à personne et n'affectera pas la *Toronto and Niagara Power Company*.

M. MACLEAN: Mais elle ne protège pas les autres parties.

M. MACDONELL: Oui, elle protège les autres. Le comité ne doit pas oublier que la *Toronto Electric Light Company* a fait un marché en vue de vendre toute son entreprise et son système à la cité de Toronto en 1919.

M. JOHNSTON, C.R.: Elle a aussi convenu de ne pas vendre à d'autre.

L'hon. M. COCHRANE: Elle a obtenu sa franchise sur la force de cette convention.

M. MACDONELL: On craint que la *Toronto Electric Light Company* ne vende à la *Toronto and Niagara Power Company*. Dans le cas où elle ne vend pas, la rédaction de cette disposition ne peut faire de tort à personne. Si elle vend, cela empêche simplement la vente de se faire et de se terminer d'une manière légale. La rédaction que l'on propose ici n'abuse de personne mais garantit simplement aux citoyens du district les contrats et les droits existants. Bien que ce ne soit pas l'habitude d'insérer dans une loi générale une disposition pour une mesure législative rétroactive, elle est essentielle dans ce cas, et c'est le seul moyen de satisfaire aux exigences de la situation actuelle, parce que le Conseil privé a décidé que cette compagnie ne tombe pas sous le coup des dispositions générales de la loi des chemins de fer, bien que nous ayons toujours cru que ces dispositions s'appliquaient à toutes ces compagnies. M. Carvell a fait une proposition très sensée à l'effet de modifier la charte de la *Toronto and Niagara Power Company*, et de ne pas disposer de la question au moyen d'une mesure législative générale. Si cela pouvait se faire ce serait très bien, mais cette compagnie a évité avec soin de s'adresser au parlement du Canada pour un amendement à sa charte. Sa charte actuelle lui permet de parcourir tout le Canada, de pénétrer dans une municipalité et d'y faire ses opérations sans la permission ou autorisation de cette municipalité.

M. NESBITT: L'article de M. Johnston tel que préparé met fin à tout cela.

M. JOHNSTON, C.R.: Non pas le mien, mais l'article de M. Thomson.

M. NESBITT: J'aimerais savoir quelque chose. M. Macdonell, le sait probablement, vu qu'il vient de la localité la plus intéressée. Est-ce bien vrai que si le comité

adopte les amendements qu'il a recommandés cela a pour ainsi dire pour effet d'empêcher la *Toronto and Niagara Power Company* de faire des affaires à Toronto sauf celles qu'elle fait aujourd'hui?

M. MACDONELL: Non, nous leurs demandons simplement de faire la même chose que toute autre compagnie de force motrice ou corporation d'utilité publique doit faire, c'est-à-dire, obtenir le consentement de la municipalité ou, s'ils ne peuvent obtenir ce consentement, de s'adresser à la Commission des chemins de fer.

M. NESBITT: Le bill contient une clause qui l'emporte sur la Commission des chemins de fer.

M. MACDONELL: Aucune compagnie de force motrice au Canada aujourd'hui n'a le droit de faire de distribution dans une cité, ville, village ou territoire sans le consentement de la municipalité au moyen d'un règlement.

M. NESBITT: La *Toronto and Niagara Power Company* s'est établie dans une certaine mesure.

M. MACDONELL: C'est-à-dire maintenue.

M. NESBITT: Elle s'est établie par l'intermédiaire de la *Toronto Electric Light Company*.

M. MACDONELL: Non, elle s'est établie d'elle-même, par ses propres entreprises.

M. NESBITT: La *Toronto and Niagara Power Company* n'est pas établie par elle-même.

M. MACDONELL: Oui, elle a des lumières à cet endroit et des fils.

M. NESBITT: Conduisant où?

M. MACDONELL: A Niagara-Falls.

M. NESBITT: A qui fournit-elle l'énergie maintenant?

M. NESBITT: Elle ne fait pas de distribution en détail, mais elle fournit l'énergie en gros, pour ainsi dire, à la *Toronto Electric Light Company* et à la *Toronto Street Railway Company*. Je peux me tromper, mais c'est l'impression la plus répandue et personne ne la contredit.

M. NESBITT: Elle fournit la force motrice à la *Toronto Electric Light Company*, et la municipalité a la faculté de faire l'acquisition de la compagnie en 1919, ce n'est pas très éloigné. Si vous exercez ce pouvoir cela la met dans l'impossibilité de fournir cette énergie.

M. MACDONELL: Non, pas si elle vend au préalable.

M. NESBITT: Supposons que la ville exerce son pouvoir et absorbe la *Electric Light Company*. Elle s'approvisionnera d'énergie à quelque autre source.

M. MACDONELL: Supposons que la *Toronto Electric Light Company* devance la cité de Toronto en vendant. Dans quelle position la ville se trouve-t-elle alors?

M. NESBITT: Elle peut l'acquérir.

M. MACDONELL: Non.

M. NESBITT: Pourquoi pas?

M. MACDONELL: Chaque avocat, ce me semble, aurait son opinion—je peux me tromper encore. Tout ce que la cité aurait, serait un recours en dommages contre la *Toronto Electric Company*, ou ceux qui resteraient de cette compagnie s'il en restait quelque chose pour rupture de la convention avec la ville à l'effet de vendre à la cité. C'est tout ce qu'elle aurait. Ce que l'on veut c'est de devancer la vente par la *Electric Light Company* à la *Power Company* ou d'empêcher que cette vente s'effectue. Si ce n'est pas leur intention de faire cela, ou qu'ils ne le fassent pas, cette mesure législative ne nuit à personne.

M. JOHNSTON, C.R.: Ou dans le cas où cela aurait été fait, d'annuler la vente.

M. NESBITT: Si la cité faisait l'acquisition de la *Toronto Electric Light Company* et de la *Street Railway Company*, les poteaux et les fils de la *Toronto and Niagara Power Company* ne serviraient plus qu'à alimenter l'espace?

L'hon. M. COCHRANE: Non, la cité est obligée de les prendre à un prix d'évaluation.

M. NESBITT: Elle n'est pas obligée de faire l'acquisition de la *Toronto and Niagara Power Company*.

L'hon. M. COCHRANE: Elle est obligée d'absorber la *Toronto Street Railway Company.*

M. MACLEAN: Et la *Toronto and Niagara Power Company* en reste là.

M. NESBITT: Cela veut dire qu'on la laisse à son propre sort.

M. MACDONELL: Elle se trouve dans la même position alors que toutes les autres compagnies de force motrice du Canada. Ce n'est pas un embarras.

M. NESBITT: Vous trouvez?

M. MACDONELL: Je ne crois pas.

M. NESBITT: Vous n'aimeriez pas avoir des actions de la compagnie, dans ce cas-là.

M. MACDONELL: Sa position sera la même que celle de toute autre compagnie d'énergie au Canada.

M. CARVELL: Oh, non.

M. MACDONELL: Nous ne faisons pas de favoritisme. Nous nous efforçons de traiter tout le monde sur un pied d'égalité. Les gens ont le droit de disposer de leurs propres rues. C'est tout ce à quoi vise cet amendement. Je propose l'amendement, appuyé par M. Blain.

Sur la résolution—l'amendement doit-il être adopté?

M. NESBITT: Je ferais remarquer que le paragraphe 2 de la loi, surtout les lignes 37 et 38, au sujet des municipalités, se lit comme suit:—

> "aucune ligne de télégraphe ou de téléphone.............ne doit, sauf en la manière prescrite dans le présent article, être construite, mise en service ou maintenue par une compagnie au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, d'un square ou d'un lieu public, sans le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève cette voie publique, ce square ou ce lieu public, etc."

Je ne vois pas pourquoi mon honorable ami a limité la rédaction de son amendement à "villages, villes et cités?".

M. MACDONELL: Je n'ai pas préparé la clause. Je demanderai à M. Johnston si c'est là la rédaction ordinaire.

M. NESBITT: C'est la rédaction ordinaire que celle du bill tel qu'il est maintenant.

L'hon. M. COCHRANE: Il n'a pas d'objection à ajouter les mots "ou autres municipalités".

M. MACDONELL: Je n'ai aucune objection. Que l'amendement se lise de cette manière.

M. JOHNSTON: M. Nesbitt propose simplement d'ajouter les mots "ou township".

M. NESBITT: Je recommanderais les mots "ou la municipalité dont relève". Ne donnez pas du tout la définition de municipalité.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Nesbitt est satisfait du paragraphe 2 de l'article 373, mais il considère que dans l'amendement de M. Thompson, proposé par M. Macdonell, le mot municipalité est défini comme étant "cité, ville ou village", et il est évident qu'il ne devrait pas être aussi restreint. Je recommanderais que dans l'amendement de M. Thompson, alinéa (*b*) du paragraphe 1, on retranche le mot "ou" et que l'on ajoute les mots "ou township". Il se lirait alors:

> (*b*) "Municipalité" signifie le conseil municipal ou autre autorité ayant juridiction sur les grandes routes, squares ou lieux publics d'une cité, d'une ville, d'un village ou d'un township.

Et ainsi de suite.

M. MACDONELL: J'accepte l'amendement.

M. CARVELL: M. le Président, je veux voter contre cet amendement, et je veux, dans le moins de mots possible, donner les raisons qui me font agir de la sorte. En pre-

mier lieu, je n'ai aucun intérêt dans ce qui fait l'objet de cette discussion. Je ne sais même pas quels sont les actionnaires ou les directeurs des compagnies si ce n'est que j'ai quelques clients, comme je suppose des avocats en ont par tout le Canada, qui ont le malheur d'avoir des fonds dans cette entreprise, et, au cours des quelques années je me suis toujours fait un devoir de conseiller à mes clients de vendre leurs actions à n'importe quel prix et de se résigner à leur perte, parce que je voyais ce qui se passait à Toronto, et je n'aurais certainement pas conseillé à qui que ce fut de placer de l'argent dans une entreprise de Toronto destinée à soutenir la concurrence de la Hydro-Electrique. Cela nous ramène à la question de savoir si la Hydro-Electrique devrait jouir d'un monopole dans la cité de Toronto.

L'hon. M. COCHRANE: Vous souteniez hier que la réglementation et non la concurrence dans le cas des compagnies de téléphone était ce qu'il fallait.

M. CARVELL: Il n'y a pas lieu d'en douter, pas le moindrement, et pour peu que vous me suiviez dans mon raisonnement, vous en viendrez à la même conclusion, c'est-à-dire que le commerce du téléphone et celui de l'éclairage et de l'énergie électriques sont aussi éloignés l'un de l'autre que le pôle nord est éloigné du pôle sud. Tout le monde peut se servir d'une ligne de téléphone et un seul individu peut se servir de la ligne d'éclairage qui pénètre dans sa maison. Vous pouvez réglementer la ligne d'éclairage au moyen de la concurrence, ce que vous ne sauriez faire dans le cas de la ligne téléphonique. Je me contenterai de vous dire que je sais des endroits au Canada où l'on ne tolérait pas dix minutes le service que les gens reçoivent de la Hydro-Electrique.

M. BLAIN: Je crois qu'en général on ne s'en plaint pas.

M. CARVELL: Non, peut-être que non, mais je m'en soucie guère. Je veux faire observer au ministre que la meilleure réglementation relativement à l'éclairage et l'énergie électrique est la concurrence.

M. NESBITT: Ou de tout autre genre d'affaires.

M. CARVELL: A l'exception du téléphone, parce que, pour ce qui est des téléphones, un homme ne veut pas qu'on l'oblige d'avoir deux appareils dans son bureau pour l'expédition de ses affaires, et c'est à cela qu'on revient dans une foule de cas. Cela signifie simplement que si vous adoptez cet amendement, la ville de Toronto a pour $6,000,000 de capitaux dans la Hydro-Electrique, et la cité ne permettra pas à cette compagnie d'étendre ses opérations; or aucune corporation d'utilité publique au monde ne saurait subsister si elle n'a pas le droit d'étendre son champ d'activité. Si vous obligez la compagnie à ne faire des affaires que là où elle se trouve aujourd'hui, sans prolongement de son réseau, vous la forcerez de se retirer des affaires en quelques années. Il en résultera que les affaires dans la cité de Toronto passeront aux mains de la Hydro-Electrique. Si la cité de Toronto veut qu'il en soit ainsi, je n'ai aucune objection, mais je m'oppose à ce que l'on ajoute à la loi générale des chemins de fer une clause qui ne s'applique qu'à la cité de Toronto. Je suis irrévocablement opposé à cette mesure législative qui enlève à des particuliers la valeur des deniers qu'ils ont engagés de bonne foi dans cette corporation.

M. MACDONELL: Y a-t-il quelque manière de résoudre la difficulté? Je n'avais pas tout à fait terminé les remarques que je me proposais de faire lorsque j'avais la parole, mais quant à la question que vous avez soulevée, comment cela peut-il se faire? Vous ne pouvez vous sauvegarder, si ce n'est de cette manière.

M. CARVELL: Je n'ai pas étudié l'affaire à fond; je ne m'occupe que de la loi des chemins de fer; s'il faut que partout au Canada, lorsque l'on a un grief, on ait le droit de s'adresser au parlement lorsque l'on y discute la loi générale des chemins de fer et qu'on fasse modifier cette dernière pour répondre au cas particulier qui nous intéresse, quelle espèce de Loi des chemins de fer aurez-vous dans quelques années? Je ne suis pas un grand ami des monopoles, et tout le monde connaît mon opinion à cet endroit; toutefois, je proteste contre une mesure qui a pour effet de priver un particulier d'un rendement raisonnable sur le capital qu'il a engagé sur la foi d'une mesure législative adoptée par ce gouvernement. Je suis partisan de la réglementa-

tion. Je crois raisonnable que ces gens se présentent devant la Commission des chemins de fer; j'ai une confiance absolue dans la Commission des chemins de fer et je suis certain que les citoyens de Toronto auront plus de satisfaction en laissant simplement cet article tel que l'ont préparé ceux à qui on en a confié la rédaction. Qu'ils s'adressent à la Commission des chemins de fer. Je me contenterai d'ajouter que si vous adoptez cet amendement, et d'après l'attitude du ministre, je vois que telle est son intention, vous passez une loi qui fera simplement disparaître ces gens et vous accordez à la Hydro-Electrique un monopole absolu dans cette partie de la province d'Ontario.

M. MACLEAN: En réponse à l'argument de l'honorable député du Nouveau-Brunswick qui dit que nous nous immisçons et que nous enlevons les privilèges des particuliers qui ont fait des placements—et il dit que c'est ce que fait la cité de Toronto—je dis que toute la province d'Ontario est en faveur de cet amendement. Ce sont les intéressés dans les placements faits par les municipalités qui demandent cet amendement.

M. CARVELL: Après que cette compagnie eut fait l'autre placement et sur la force de ce placement.

M. MACLEAN: Admettons cela, qu'ils ont fait leurs placements, et tout en prétendant maintenir leurs privilèges, vous mettez votre compagnie en état de confisquer tous les privilèges des autres qui se trouvent être intéressés, et il se trouve que ces gens sont des municipalités d'Ontario.

M. NESBITT: Où?

M. MACLEAN: De par tout l'Ontario.

M. SINCLAIR: Ce à quoi s'opposent certains membres du comité, c'est l'effet rétroactif de l'article qui ne s'applique qu'à la cité de Toronto.

M. MACLEAN: Si l'on ne dit pas explicitement, comme l'amendement le dit bien clairement, que les droits de tout le monde sont respectés, il en résultera la confiscation d'une foule de droits.

M. NESBITT: La résolution de M. Johnston prévoit précisément cela.

M. MACLEAN: M. Carvell, tout en affirmant qu'il protège les capitaux de certains particuliers, il empiète sur les droits de la municipalité; pourquoi les mettre dans une situation fausse?

M. SINCLAIR: Je n'ai pas de clients intéressés même pour un sou dans l'affaire et je n'ai aucun préjudice à l'endroit de la *Hydro Electric Company*. Tout ce que je sais de la compagnie, c'est que c'est un établissement d'utilité, et j'aimerais en avoir un semblable dans ma province. Je suis en faveur de la réglementation par l'autorité municipale, mais je ne concède à aucune compagnie le droit d'envahir les rues d'une ville ou d'une municipalité et d'y installer des fils et des poteaux sans le consentement de la municipalité. Je voterai toujours en conformité de ce principe, mais je n'aime pas le caractère rétroactif de cette mesure et c'est pour cela que je voterai contre.

L'hon. M. COCHRANE: Je justifie l'attitude que je prends sur cette question par le fait qu'à mon avis, le parlement du Canada a eu tort d'accorder ces pouvoirs à la compagnie. Il a commis une injustice vis-à-vis des différentes municipalités des provinces canadiennes et je suis d'avis que ce parlement doit réparer ce tort.

M. NESBITT: Pour ma part, j'entretiens les plus vifs sentiments d'amitié à l'endroit de la Hydro-Electrique. Elle donne un magnifique service, pour ce que j'en sais, d'un bout à l'autre d'Ontario, mais la loi, telle que rédigée, protège les municipalités sans d'autres articles supplémentaires.

L'hon. M. COCHRANE: C'est ce qu'elle fait, sauf dans le cas de cette compagnie. Elle ne protège pas les municipalités contre cette compagnie.

M. NESBITT: Je vous demande pardon, je crois qu'elle les protège. Je ne saurais être d'accord avec vous quant à cela.

L'hon. M. COCHRANE: C'est ce que l'on me dit.

M. NESBITT : Elle défend d'une manière absolue, pour l'avenir, toutes les municipalités, contre cette compagnie ou toute autre compagnie.

M. MACLEAN : Le gouvernement d'Ontario qui est censé être le gardien des droits provinciaux, dit que les municipalités ne sont pas protégées, et c'est pour cette raison qu'Ontario a eu un représentant devant ce comité.

M. NESBITT : Le gouvernement d'Ontario dit qu'elles n'étaient pas protégées auparavant, mais il ne peut dire qu'elles ne le sont pas maintenant parce qu'il a été distinctement établi par M. Johnston, l'avocat du comité, qu'elles sont protégées tant par l'article d'interprétation que par l'article en question.

M. JOHNSTON, C.R. : Pour l'avenir.

M. NESBITT : Je parle de l'avenir, et ces gens n'ont aucun privilège ailleurs qu'à Toronto à l'heure actuelle. Il n'y a aucun doute quant à cela.

L'hon. M. COCHRANE : Et ils ne devraient pas avoir ces pouvoirs à cet endroit. Ces pouvoirs n'existent qu'en raison de la mauvaise foi de la compagnie qui a obtenu sa charte des citoyens de Toronto qui, en vendant, leur ont donné leurs pouvoirs.

M. NESBITT : Je ne peux admettre que le parlement du Canada ne savait pas ce qu'il faisait quand il leur a donné ces privilèges.

L'hon. M. COCHRANE : Assurément il le faisait dans l'intérêt des différentes municipalités de la province.

M. NESBITT : Cela peut être vrai, mais cela ne pourra se faire à l'avenir. Le paragraphe 4 de l'amendement proposé par M. Macdonell dit:—

> " Rien de ce qui est contenu dans le présent article n'est censé donner à la compagnie l'autorisation et la compagnie n'a pas le droit d'acquérir, de construire, d'entretenir, ou d'exploiter aucun système de distribution, ni de distribuer l'éclairage, la chaleur, la force motrice ou l'électricité dans aucune cité, dans aucune ville ou dans aucun village, ni d'ériger, d'installer, dans, sur, le long ou au-dessous de quelque grande route ou lieu public dans aucune cité, dans aucune ville ou dans aucun village, aucuns travaux, machines, outillage, poteau, etc.

Cela empêche absolument cette compagnie d'accroître son rendement en aucune façon.

L'hon. M. COCHRANE : Si elle ne fait pas d'arrangement avec la cité.

M. NESBITT : Je doute qu'elle puisse passer une convention. On ne peut s'empêcher de reconnaître qu'il existe à Toronto un certain préjudice à l'endroit de cette corporation. Même notre ami, M. Macdonell, qui en général est d'une impartialité complète, semble prévenu contre cette compagnie.

M. MACDONELL : Je m'efforce de défendre les droits des citoyens.

M. NESBITT : Il s'imagine qu'elle va faire ceci, cela ou autre chose et qu'elle va démolir les intérêts de la cité. Aucune corporation ne peut prospérer si elle ne possède l'encouragement de sa clientèle, et le seul moyen, pour ces gens, de s'assurer de l'encouragement de leurs clients, c'est d'agir en toute justice avec eux. Cela est incontestable. Tous ceux qui ont l'expérience des affaires savent parfaitement bien qu'il est impossible d'établir une entreprise commerciale dans ce pays sans l'encouragement de la clientèle. Je n'appuie pas cette clause simplement parce que je vois sans difficulté que l'intention de la ville est de confisquer les biens de ces gens, et il y a des capitaux anglais engagés dans cette corporation.

L'hon. M. COCHRANE : Il n'est pas question de confiscation ici. Toute l'affaire doit être laissée à l'arbitrage, et ce n'est pas là de la confiscation.

M. NESBITT : Il n'est pas question d'arbitrage ici. La compagnie est supposée s'adresser à la Commission et l'article enlève à la Commission le pouvoir d'en disposer.

M. JOHNSTON, C.R. : Ce n'est que pour la distribution.

M. NESBITT : On enlève à la Commission le pouvoir d'en disposer, et je suis prêt à m'en rapporter à la Commission.

M. MACDONELL: Il n'y a pas une seule compagnie au Canada qui ait le pouvoir de distribuer de la force motrice parmi une population ou dans une municipalité sans le consentement de la municipalité. Il y a deux choses distinctes en jeu. Il y a la ligne de transmission et la municipalité a le droit d'en interdire la construction. Si la municipalité refuse le permis de construire, la compagnie a le droit de s'adresser à la Commission des chemins de fer, mais lorsqu'il s'agit de la distribution, aucune compagnie n'a le droit de s'adresser à la Commission des chemins de fer, si la municipalité lui dit: "Non, nous ne voulons pas de vous à titre de vendeurs ou de distributeurs de force motrice dans cette localité." Cette compagnie sera traitée précisément de la même manière que toutes les autres compagnies le sont, et il n'y a rien là dedans qui ressemble même à l'ombre d'une confiscation.

M. CARVELL: Il y a un côté de la question qui n'a pas été discuté, et m'est avis que je ferais bien de vous le faire remarquer. C'est un fait généralement répandu que la cité de Toronto a le privilège de faire l'acquisition de la compagnie dans deux ans d'ici, et le ministre dit qu'il veut empêcher la compagnie de vendre ses biens, afin qu'en 1919, lorsque le temps viendra pour la ville d'acheter, il y ait quelque chose à acheter. La conséquence logique de cette législation sera que dans deux ans d'ici la propriété ne vaudra que cinquante pour cent de ce qu'elle vaut actuellement.

L'hon. M. COCHRANE: Elle vaudra tout autant, si la ville a le droit de la prendre. Si la *Niagara Power Company* n'a pas le droit d'en faire l'acquisition elle vaudra tout autant. La *Toronto Electric Company* n'a une franchise que de tant d'années, et elle expire en 1919. A quoi cela servira-t-il, si elle ne peut continuer les affaires?

M. CARVELL: Dans les circonstances actuelles, son commerce prend de l'expansion et ce commerce est susceptible d'accroissement. Quand on en viendra à l'arbitrage, la ville paiera pour un trafic en droit d'accroissement et de développement; elle ne lui paiera pas la valeur de tant de poteaux, de fil de cuivre et ainsi de suite. Elle ne pourra pas lui dire: "Nous n'avons qu'à vous payer la valeur de tant de livres de fil de cuivre et de tant de poteaux." C'est là le véritable but visé par ce bill.

L'hon. M. COCHRANE: Cela ne fait pas la moindre différence.

Le comité prend le vote sur l'amendement, lequel est déclaré adopté.

M. CARVELL: Nous demandons les noms de ceux qui ont voté pour et contre.

Le PRÉSIDENT: Je demande les noms de ceux qui ont voté pour et contre.

L'hon. M. COCHRANE: Nous demandons l'inscription des noms de ceux qui ont voté pour et contre.

Le scrutin est pris et l'amendement est adopté sur division suivante:

Ont voté pour: Les honorables MM. Cochrane, Maclean, Blain, Macdonell, Weichell, Hartt, Donaldson, Bradbury et Bennett (Calgary).

Ont voté contre: Les honorables MM. Carvell, Nesbitt et Sinclair.

Le PRÉSIDENT: Je crois savoir que M. Nesbitt désire parler sur un certain nombre de clauses ce matin.

M. NESBITT: Avant d'en venir à ces clauses j'ai une explication à offrir. Hier, en proposant ma résolution sur l'article relatif au téléphone, j'ai proposé de retrancher le mot "dédommagement" dans le but de laisser entièrement à la Commission le soin de décider s'il devrait y avoir dédommagement ou quelle allocation devrait être déterminée entre les compagnies fusionnées et cela a été inscrit au procès-verbal. On semble se demander si le tribunal n'interprèterait pas cette clause comme signifiant que la Commission n'avait pas juridiction sur la chose entière. J'ai cru qu'elle avait juridiction, et je n'aimerais à induire personne en erreur quant à mon intention. Mon intention était parfaitement claire, c'est-à-dire que je voulais que la Commission ait le

contrôle absolu en l'occurrence et puisse fixer ce que le paiement devra être dans le cas de fusion entre ces compagnies. S'il existe le moindre doute à ce sujet et que quelqu'un ait voté pour ma motion sous une fausse impression, je consentirai volontiers, pour ma part, à ce que l'on reprenne l'étude de l'article.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que le comité désire que l'on revienne sur la question. On prendra note de votre explication et je suppose que cela sera suffisant.

M. NESBITT: Je suis à la disposition du comité.

M. CARVELL: Mais cette déclaration ne peut valoir devant la cour Suprême. Ce que M. Nesbitt dit ici ne peut servir en cour.

Le PRÉSIDENT: Rien de ce que les membres du comité disent ici ne servira devant les tribunaux.

M. JOHNSTON, C.R.: Je pense qu'on ne peut douter de l'effet qu'aura l'amendement de M. Nesbitt. Le retranchement du mot "dédommagement" déjoue le but qu'il se proposait. Je ne crois pas que la Commission pourrait accorder du dédommagement, une fois que le mot "dédommagement" aura été retranché, et c'est ainsi que le tribunal interpréterait la chose.

Le PRÉSIDENT: Il est entendu que les articles 373, 374 et 375 sont adoptés?

M. CHRYSLER, C.R.: Je désire formuler une proposition, qui ne se rattache pas à ce que vous avez fait au sujet des chemins de fer, mais concernant l'article 373.

Le PRÉSIDENT: L'article 373 est-il adopté?

L'article est adopté.

Article 375—Dispositions régissant les télégraphes et les téléphones.

M. CHRYSLER, C.R.: Le mot "location" figure au paragraphe 2, ainsi qu'à l'article 369. Voici le point: Les termes actuels de l'article établissent que:

> Par dérogation à toutes les dispositions de toute loi auparavant adoptée, tous les taux télégraphiques et téléphoniques exigés par la compagnie, et tous les taux de location ou d'usage des télégraphes ou des téléphones de la compagnie sont assujettis à l'approbation de la Commission, et cette dernière peut, de temps en temps, les reviser.

Le mot figure aussi au paragraphe 2 de l'article 369:

> Il ne sera ni demandé ni perçu de taxe ou de rémunération pour la transmission de dépêches télégraphiques ou l'échange de communications téléphoniques, ou l'usage des télégraphes et téléphones de cette compagnie, si ce n'est en conformité de l'article 375 de la présente loi, et ladite compagnie et ses opérations et ouvrages sont sous tous rapports subordonnés aux dispositions dudit article.

Les compagnies de télégraphes s'opposent à l'insertion du mot "location" dans ces deux articles, parce que la location d'une ligne—c'est-à-dire, ce qu'on appelle le privilège d'une communication privée—est entièrement une question de contrat. Il ne s'agit aucunement de la transmission d'une dépêche par le public, mais d'une ligne louée ou non louée. Une personne désire une ligne privée, et elle consent à en payer le prix. Si elle paie le prix, elle obtient la ligne. Dans le cas contraire, elle ne l'obtient pas. C'est une question de contrat.

L'hon. M. COCHRANE: La compagnie de télégraphes a la faculté de louer ou de refuser de louer la ligne?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, et elle a la faculté de louer ou de refuser de louer toutes lignes.

L'hon. M. COCHRANE: Si le locateur et le locataire ne peuvent s'entendre, il devrait exister un tribunal pour rendre jugement.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai exposé la prétention de la compagnie. Cette question n'a jamais été soumise à la juridiction de la Commission, et je ne comprends pas comment la Commission pourrait assumer cette juridiction. Ce n'est d'aucune manière en seraient influencés ou en souffriraient.

M. MACLEAN: Supposez qu'il y ait une distinction dans la location des lignes et qu'une personne obtienne un meilleur taux qu'une autre personne. C'est dans ces cas que la loi devrait s'appliquer.

M. CHRYSLER, C.R.: Les communications proviennent de différents endroits, et elles ont lieu dans des conditions différentes. Je suppose que, si la communication est de Toronto, le même prix est exigé de toutes les personnes.

M. JOHNSTON, C.R.: Prenez une ligne de courtier à New-York.

M. MACLEAN: Des courtiers et des journalistes de Toronto ont loué des lignes de compagnies publiques. Ces dernières devraient avoir leurs taux réglementés, et il ne devrait pas y avoir de disparité. Il y aurait disparité, si vous enleviez la protection assurée par ces articles. Je ne crois pas, M. Chrysler, que vous deviez vous opposer à cela.

M. CHRYSLER, C.R.: Je m'y oppose.

M. MACDONELL: Quelle est la raison de votre objection?

M. CHRYSLER, C.R.: Parce qu'il n'est pas du ressort de la Commission de réglementer à ce sujet.

M. MACDONELL: La disposition ne nous nuit pas, si elle reste dans la loi.

M. CHRYSLER, C.R.: Si nous ne sommes pas satisfaits des prix que nous obtenons pour la location de nos lignes, nous ne les louons pas.

M. MACLEAN: Ce n'est pas le point. Il s'agit de savoir si vous êtes autorisés à établir une distinction.

M. CHRYSLER, C.R.: Il ne s'agit aucunement de cela.

M. MACLEAN: C'est notre opinion.

M. CHRYSLER, C.R.: Le point de M. Maclean ne répond aucunement à la question. L'article général que M. Johnston a lu, il y a quelques instants, au cours du débat sur d'autres questions, se rapporte à la location, ou à tous les privilèges accordés par la compagnie, mais il ne s'agit pas ici d'un tarif public, ni de l'insertion du mot "location" dans l'un ou l'autre de ces articles.

M. SINCLAIR: Vous proposez le retranchement du mot "location".

M. CHRYSLER, C.R.: Nous proposons le retranchement du mot "location" des articles 369 et 375.

M. SINCLAIR: Dans ce cas, les articles s'appliqueront aux taxes pour l'usage des télégraphes et des téléphones?

Le PRÉSIDENT: Faut-il retrancher le mot "location"?

M. CARVELL: Pour ma part, j'avoue que je n'ai pas une très grande expérience dans ce genre de commerce; je puis cependant constater une grande différence entre la location de lignes téléphoniques ou télégraphiques et l'usage ordinaire d'une compagnie de chemin de fer. Nous voulons que la Commission ait le pouvoir absolu d'empêcher une disparité injuste, mais il y a très peu de gens qui soient à même de jouir du privilège de louer une ligne télégraphique ou téléphonique. Il me semble très mesquin de demander à la Commission d'intervenir et d'affirmer qu'un journal devrait avoir le droit de louer une ligne télégraphique et de nier ce droit à un autre journal, ou de reconnaître à un courtier le droit de louer une ligne et de nier ce droit à un autre courtier. Je crois qu'il y a beaucoup de vérité dans l'assertion de M. Chrysler. C'est une chose si insignifiante qu'elle devrait faire l'objet d'un contrat entre la compagnie et la personne qui se sert de la ligne. J'imagine que très peu de gens en seraient influencés ou en souffriraient.

ANNEXE No 2

M. Maclean: Vous établissez le principe du contrat particulier à l'égard de la franchise publique et du service public. Eh bien, il s'agit d'un service public lorsqu'un particulier ou un journal se sert d'une ligne télégraphique ou téléphonique comme ligne spéciale. Nous soutenons que, en tant que les compagnies louent, en vertu de la franchise, des lignes particulières, il doit exister égalité de traitement et, par conséquent, cette location devrait être soumise à la révision de la Commission.

M. Carvell: Vous avez de l'expérience à ce sujet, et je désirerais connaître votre opinion sur un cas de ce genre: Supposons qu'une compagnie de chemin de fer possède une douzaine de lignes reliant Toronto à Montréal, et que les trois quarts de ces lignes soient occupées. La Commission des chemins de fer aurait-elle le droit d'intervenir et de décider qui devrait avoir les trois autres lignes?

M. Chrysler, C.R.: Ou ordonner à la compagnie d'établir 50 autres lignes?

M. Johnston, C.R.: Un journal devrait-il payer, pour une ligne reliant New-York à Toronto, le même prix qu'un courtier?

M. Maclean: Je l'ignore.

M. Carvell: C'est une question de principe, M. Maclean.

M. Maclean: Je désire que le journal soit assujetti à l'application générale de notre pratique, lorsqu'une franchise publique est impliquée, que ce soit en traitant avec des particuliers ou avec des sociétés. Il ne doit pas exister de disparité, et ces contrats privés en établissent une.

M. Chrysler, C.R.: Nous considérons la chose sous l'aspect suivant—je ne sais si cela jettera plus de lumière sur le débat. La location d'une ligne ressemble à la location d'une partie de la propriété d'un chemin de fer. Lorsque le Pacifique-Canadien a des bureaux disponibles ici ou à Montréal, ou bien dans l'édifice du Grand-Tronc, à Montréal, on pourrait tout aussi bien prétendre que la Commission des chemins de fer doit réglementer le prix auquel nous devons louer ces bureaux. Nous pouvons nous tromper et M. Maclean avoir raison, mais telle est notre opinion. Il est en de même pour une ligne particulière. Nous pouvons très bien nous en passer, mais nous l'avons en ce qu'elle se rattache à la transmission de dépêches au public. Nous pouvons avoir des lignes particulières que nous pouvons louer, et il n'y a pas de question de disparité. Ce n'est pas tant la question du taux que de recevoir de la Commission l'ordre d'établir d'autres lignes, d'installer des lignes où elles ne nous seront d'aucun usage. Nous croyons que nous ne devrions pas être contraints d'agir de la sorte sous l'empire de règlements de cette nature.

M. Macdonell: Cet article prévoit seulement le taux que la compagnie doit exiger.

M. Chrysler, C.R.: Examinez l'autre article. Vous devez les examiner conjointement.

M. Johnston, C.R.: Le paragraphe 2 de l'article 369 se lit: "ou pour la location."

M. Chrysler, C.R.: En ce qui concerne les journaux, vous pouvez aujourd'hui les réglementer par ordre de la Commission.

M. Maclean: Quelle injustice causerait-on en conservant les termes actuels du bill? Donnez-moi un exemple spécifique.

M. Chrysler, C.R.: Supposez que dix personnes de Toronto aient des lignes particulières, et que d'autres personnes viennent nous trouver et nous dire: "Nous voulons d'autres lignes particulières". Pour quelle raison nous enjoindrait-on de le faire? On pourrait nous ordonner d'accepter toutes les dépêches qui nous seraient communiquées.

L'hon. M. Cochrane: Vous devez être payés dans ce cas. La Commission vous accorderait une juste indemnité.

M. Chrysler, C.R.: Il nous est impossible de transmettre une communication à New-York. La chose se pratique en vertu d'arrangements conclus avec d'autres compagnies. La Commission n'a pas juridiction en l'espèce.

M. Maclean: Alors, on ne peut pas vous contraindre à accorder cette communication?

M. Sinclair: Est-il évident que le public ne pourrait d'aucune façon être intéressé dans la location? La chose ne me paraît très évidente. Il peut surgir des circons-

tances dans lesquelles il serait dans l'intérêt public de faire contrôler la location des lignes, lorsqu'on pourrait empêcher la duplication, ou quelque chose de ce genre. Je ne crois pas que cela devrait s'immiscer à la question des lignes particulières. Je ne vois pas l'évidence de confier à la Commission le soin de décider le règlement de la question des lignes particulières. La voyez-vous, M. Maclean?

M. MACLEAN: Je vois la raison pour laquelle la Commission devrait avoir juridiction sur l'exercice de la franchise que le parlement accorde à une compagnie. Une ligne louée est un service, autant que tout autre service et, par conséquent, soumise à la juridiction de la Commission. Et je désire maintenir la pleine juridiction de la Commission.

M. CARVELL: Appliqueriez-vous ce principe à l'extrême mentionné par M. Chrysler, il y a quelques instants, à la location d'us bureau dans un édifice?

M. MACLEAN: Cela ne fait pas partie de sa franchise.

M. CARVELL: La compagnie n'a pas le droit d'acheter des immeubles.

M. MACLEAN: La chose est tout à fait différente. L'objet de la compagnie, subordonné à sa franchise, est un service public, et ceci est un service public. Je ne pense pas que la location d'un édifice en soit un.

M. MACDONELL: M. Blair pourrait nous apporter des raisons à l'appui de cette loi.

M. BLAIR: Je regrette de faire observer, M. Macdonell, que je ne puis vous formuler l'opinion de la Commission, ni d'aucun de ses membres. J'ignore si le comité manifesterait de l'intérêt à l'égard de mon opinion.

M. SINCLAIR: Cet article est nouveau. Pourquoi, M. Blair, l'a-t-on inséré dans le bill?

M. JOHNSTON, C.R.: Le rédacteur affirme que cet article est adopté en raison de ce qu'on appelle les articles types.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est un bill progressif, telle est la raison.

M. MACDONELL: Il devrait exister quelque règlement. Il se peut qu'à l'avenir vous ayez des milliers de lignes.

M. MACLEAN: La Commission ne vous fera pas l'injustice de vous contraindre à accomplir un service sans profit.

M. NESBITT: Le bill renvoie ces questions à la Commission, et il est peu probable qu'il surgisse des différends. Si une personne louait une ligne d'une compagnie de télégraphes, et s'il surgissait un différend, la Commission étudierait tous les points.

Le PRÉSIDENT: L'article 375 est réservé.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous étudions les articles 369 et 375. Je crois que ces articles sont adoptés.

M. CALVIN LAWRENCE: Ai-je raison de croire que le comité a terminé l'étude des articles relatifs aux lignes téléphoniques et télégraphiques? Nous nous sommes déjà opposés à l'article 372.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous n'avons pas encore abordé l'étude de cet article:

Article 6. Les chemins de fer contrôlés ou exploités par des compagnies fédérales.

M. CHRYSLER, C.R.: L'alinéa (*c*) de cet article est nouveau, et il faut l'étudier concurremment avec l'article 152, paragraphe 6. Je ne comparais pas pour les autorités provinciales, et je n'ai aucune relation avec elles. Je désire cependant soumettre un point au comité. L'alinéa (*c*) de l'article 6 est conçu dans les termes suivants:—

> (*c*) Chaque chemin de fer ou partie de ce chemin de fer, qu'il soit construit sous l'autorité du parlement du Canada, ou non, maintenant ou subséquemment possédé, contrôlé, loué ou exploité par une compagnie, en tout ou en partie, sous l'autorité législative du parlement du Canada, ou par une compagnie exploitant un chemin de fer, en tout ou en partie, sous l'autorité législative du parlement du Canada, que cette possession, ce contrôle, ou l'exploitation mentionnée en premier lieu soit acquise ou exercée par achat, location, contrat, ou de toute autre manière, et qu'elle soit acquise ou exercée sous l'autorité du parlement du Canada, ou de la législature d'une province, ou de toute autre façon; et chaque

chemin de fer, ou partie de ce chemin de fer, maintenant ou subséquemment possédé, contrôlé, loué ou exploité est censé, et est par les présentes déclaré un ouvrage d'utilité publique pour le Canaada.

L'article 152, paragraphe 6, est rédigé comme suit:

(6). Chaque chemin de fer et chaque entreprise, ou partie de ce chemin de fer ou de cette entreprise, faisant l'obbjet d'un pareil traité, doivent être considérés, dès que le traité est sanctionné par le Gouverneur en conseil, et sont par la présente loi déclarés être des ouvrages d'utilité publique pour le Canada; et ce chemin de fer et cette entreprise, ou cette partie de chemin de fer ou d'entreprise, et, en tant qu'il s'agit de ces ouvrages d'utilité publique, chaque compagnie partie au traité, doit être subordonnée aux dispositions de la présente loi.

Je vais maintenant expliquer au comité la seule chose dans laquelle nous soyons intéressés ici. Le parlement du Canada a assumé la juridiction sur les chemins de fer qui croisent ou joignent les chemins de fer fédéraux. Dans la loi de 1903, je crois, on a apporté certaines modifications, mais, en 1908 ou 1909, on a légiféré de la manière suivante, et établi que le parlement du Canada assume la juridiction, lorsqu'un chemin de fer fédéral acquiert une propriété soumise à la juridiction d'une législature provinciale, en achetant ses actions ou le contrôle de ses valeurs, ou de toute autre semblable manière. Nous n'avons rien à dire à ce sujet. Nous désirons simplement soumettre au comité la question de location, et le point est soulevé par le chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet d'un chemin de fer particulier que ce chemin de fer affirme être le seul auquel s'appliquera ce nouvel article, et il demande que le ministre et le comité étudient d'une manière favorable ce point-là. Le chemin de fer est le Québec-Central, qui échappe à la juridiction du parlement du Canada et n'est visé par aucun article actuel de la Loi des chemins de fer, parce que le chemin de fer Québec-Central n'est propriétaire ni de ses actions ni de ses valeurs. Il a sa propre organisation et ses propres fonctionnaires; il est exploité par lui-même, si ce n'est qu'il est loué au chemin de fer Pacifique-Canadien. Voici un extrait d'une lettre de M. Beatty, l'avocat général du Pacifique-Canadien.

M. SINCLAIR: Vous n'êtes pas aujourd'hui soumis à la juridiction de la Commission? Ce chemin de fer ne va-t-il pas à la frontière?

M. CHRYSLER, C.R.: Non.

M. SINCLAIR: Est-ce le seul chemin de fer qui échappe à la juridiction de la Commission?

M. CHRYSLER, C.R.: C'est le seul chemin de fer de ce genre; ce n'est qu'un chemin de fer provincial; d'autres chemins de fer ont été acquis en obtenant le contrôle des valeurs et des obligations, mais, dans cette compagnie, les actionnaires détiennent les actions et les obligations sont détenues par les créanciers.

M. SINCLAIR: Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, il existe un chemin de fer qui échappe à la juridiction de la Commission?

M. CHRYSLER, C.R.: Le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse appartient à la compagnie houillère, et il n'est jamais tombé sous la juridiction de la Commission.

M. CARVELL: Je crois que la compagnie *Minto and Grand Lake* n'est pas tombée sous la juridiction de la Commission.

M. MACLEAN: Dans ce cas-là, commettrait-on une injustice en faisant tomber cette voie ferrée sous la juridiction de la Commission des chemins de fer?

M. CARVELL: Une injustice?

M. MACLEAN: Oui.

M. CARVELL: Non, au contraire, si vous circulez sur l'un de ces chemins de fer soumis à la juridiction d'une Commission locale, et exploité par un des grands chemins de fer, vous constaterez l'injustice causée au trafic sur cette voie ferrée; ce chemin de fer devrait être soumis à la juridiction de la Commission.

M. Chrysler, C.R.: Je n'ai pas d'instructions au sujet du cas dont parle M. Carvell. Je crois, cependant, que le Parlement devrait s'abstenir à l'égard de cet article, pour les raisons que je vais lire, et qui sont énoncées dans la lettre suivante écrite par M. Beatty, le vice-président du Pacifique-Canadien:

> Nous ne souffrons pas, sauf dans un cas—le Québec-Central—une compagnie provinciale louée à cette compagnie pour des raisons financières, mais exploitée comme chemin de fer distinct possédant sa propre administration et son propre personnel. Ce n'est dans aucun sens, un ouvrage d'utilité générale pour le Canada, ni exploité à ce titre. Cette voie ferrée n'est même pas exploitée comme faisant partie du réseau du Pacifique-Canadien. Au point de vue local, les avantages de cet arrangement sont nombreux.

Voici maintenant le point qui peut détruire les avantages projetés dont vous avez parlé:

> Le chemin de fer a été favorisé par le Gouvernement provincial. On a, de temps à autre, prolongé ce chemin de fer pour développer un territoire local. Il a donc une forte atmosphère locale, et il est appuyé par le sentiment provincial et local des comtés qu'il traverse. Vous savez que cela est un précieux appoint pour une compagnie de chemin de fer. Je ne crois pas qu'il existe de voie ferrée dont la population de Québec soit plus fière que celle du Québec-Central. Cette population a été témoin de son développement, auquel elle a contribué. Son status local est un avantage marqué dans le règlement des questions ouvrières et autres se rattachant à son exploitation. On perdrait ces avantages, si cette voie ferrée venait à faire réellement partie du réseau du Pacifique-Canadien et à être soumis à la juridiction fédérale, au lieu de la juridiction provinciale. Je vous mentionne la chose, parce que cette lettre m'a été adressée. M. Johnston en a reçu une semblable.

En effet, bien que je crois que le paragraphe (*c*) de l'article 6 ait été adopté, on reprendra, sans doute, le débat, lorsqu'on étudiera de nouveau l'article 152.

Je n'ai aucune observation à formuler au sujet de la question de système, non plus qu'au sujet de son application aux autres chemins de fer. Néanmoins, le Pacifique-Canadien est d'opinion qu'il serait causé un préjudice à ce chemin de fer, si on adoptait et appliquait cet article, en faisant du Québec-Central un chemin de fer fédéral au lieu d'un chemin provincial.

M. Maclean: Va-t-il à la frontière?

L'hon. M. Cochrane: Il va à Sherbrooke.

M. Carvell: Je pourrais faire observer que je circulais sur cette voie ferrée en compagnie de M. F. N. McCrea, le député de Sherbrooke, qui est peut-être un des expéditeurs les plus importants de ce chemin de fer. Il possède des intérêts considérables dans l'industrie de la pulpe et du papier. J'ai entendu une conversation entre lui et d'autres messieurs. Au cours de cette conversation, ces derniers se plaignaient amèrement de ce qu'ils devaient acquitter deux taux de transport, parce que la Commission des chemins de fer du Canada n'avait pas de juridiction sur ce chemin de fer.

L'hon. M. Cochrane: J'ai aussi reçu des plaintes.

M. Carvell: Ils se plaignaient d'une façon très amère; et ils ont apporté un certain nombre d'arguments à l'appui de leurs griefs.

M. Chrysler, C.R.: La chose regarde surtout les autorités de Québec, ainsi que la population de cette province. Telle est cependant notre opinion à ce sujet.

M. Sinclair: Si cette voie ferrée n'a jamais, et d'aucune manière, reçu de subvention de la part d'aucun gouvernement, nous pouvons la soumettre à la juridiction de la Commission fédérale.

M. Johnston, C.R.: C'est mon opinion; on a soulevé la question de savoir si le parlement a le pouvoir de déclarer ce chemin de fer d'utilité générale pour le Canada,

mais on n'a jamais réglé ce point d'une manière déterminée. A mon avis, le parlement possède ce pouvoir.

M. CARVELL : Il n'y a pas de doute que, lorsqu'un chemin de fer est loué par une des grandes voies ferrées soumises à la juridiction de la Commission, le parlement devrait avoir le droit de l'assujettir au sens de cet article, pour les fins d'utilité générale pour le Canada.

L'hon. M. COCHRANE : Et M. Beatty ne conteste pas notre droit?

M. MACLEAN : Il en conteste l'opportunité. Nous désirerions entendre M. McCrea.

M. MCCREA : Le Québec-Central est exploité en vertu d'une charte de Québec, louée et contrôlée par le Pacifique-Canadien. Quand nous voulons des taux, on nous donne les taux locaux. On prétend que ce chemin de fer est exploité par lui-même et qu'il échappe à la juridiction de la Commission des chemins de fer. Par conséquent, nous ne pouvons obtenir justice en nous adressant à la Commission des chemins de fer. Lorsqu'il s'agit d'envoyer directement des marchandises, par exemple, d'expédier des marchandises à une grande distance, nous les envoyons parfois par la voie qui nous convient le mieux. Toutefois, le chemin de fer les expédie par les voies et les raccordements qui rendent la distance la plus grande, et il prétend avoir le droit de le faire. Je crois que ce chemin de fer a obtenu la décision de la Commission des chemins de Québec à ce sujet, et cette Commission a décidé que le chemin de fer avait le droit de transporter les marchandises par la voie la plus longue. Dans un cas particulier, elle a jugé qu'un chemin de fer avait le droit de transporter ses marchandises par la voie qui donnait à sa propre ligne et à ses propres raccordements le plus long transport. Dans un autre cas, elle a jugé que, exploitant en vertu d'une charte de Québec, ce chemin de fer n'était pas soumis aux décisions de la Commission des chemins de fer du Canada. D'un autre côté, lorsque la chose lui convient pour le transport de ses marchandises, il affirme : " nous faisons partie du Pacifique-Canadien et, par suite, nous avons le droit de transporter nos marchandises contre la volonté de l'expéditeur par la voie qui représente le plus long transport.". Le chemin de fer devrait être soumis à une décision ou à l'autre. Il ne peut simplement assumer l'attitude qui lui convient le mieux.

Le PRÉSIDENT : Vous croyez qu'il devrait être soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer?

M. MCCREA : Oui, ou bien accorder à l'expéditeur le droit d'envoyer ses marchandises par la voie qu'il désire. Je connais des cas où le chemin de fer a changé le parcours. L'expéditeur a enregistré ses marchandises dans le but de les faire transporter par une certaine voie, et les agents du Québec-Central changent ce parcours et font observer qu'ils ont le droit de le faire, parce que les décisions de la Commission leur a conféré ce droit.

M. NESBITT : La Commission de Québec?

M. MCCREA : Oui.

M. CARVELL : Ce doit avoir été la Commission des chemins de fer du Canada.

L'article est réservé.

Article 171.—Sanction de la Commission.

M. CHRYSLER, C.R. : Cet article est un peu compliqué. Le comité se rappellera que, lors de l'étude de cet article, on a fait observer que le bill a modifié la loi actuelle. Jusqu'ici, le plan général ou le tracé général du chemin de fer doit être approuvé par le ministre, et la présente loi a pour objet de soumettre le plan général à la Commission. Dans la loi qui contient ces articles, l'article 171 prescrivait le dépôt d'un plan détaillé du chemin de fer au bureau de la Commission, ainsi qu'au ministère des chemins de fer. Néanmoins, ce dépôt était fait au bureau de la Commission pour les fins d'approbation, et elle devait étudier le plan. L'article 171 était

interprété concurremment avec l'article 159. L'article 171 conférait un droit de dévier du tracé général, dans une certaine mesure. Si le comité veut me prêter son attention quelques instants, je désirerais faire quelques observations à cet égard, car la situation créée par la loi, relativement à la déviation, est plutôt étrange. A l'origine, la déviation prescrite par la loi des chemins de fer était très restreinte. Elle ne dépassait pas, je crois, un quart de mille, ou deux à trois cents verges.

L'hon. M. COCHRANE: Un demi-mille de la voie centrale.

M. CHRYSLER, C.R.: Le but était, je suppose, de prévoir des difficultés imprévues dans l'exécution de la voie, telle qu'indiquée au plan du tracé général, et probablement de prévoir une déviation nécessaire. En 1903, on a établi la déviation actuelle d'un mille, mais en prévoyant cette déviation pour les compagnies de chemin de fer—et je suis certain que tous partageront mon avis—l'objet de cet article était d'accorder l'autorisation. L'arrêt de la cour Suprême du Canada a fortement sapé cet article concernant l'autorité de la Commission.

Le paragraphe 21 de cet article 33 énonce:

> La Commission peut ordonner et prescrire à toute compagnie ou personne de faire immédiatement, ou dans tel délai ou à telle époque qu'elle fixe, et de telle manière qu'elle prescrit, toute action ou chose que cette compagnie ou personne est ou peut être tenue de faire ou autorisée à faire, sous l'empire de la présente loi.

Je laisse de côté les mots de liaison, mais telle est la substance de la disposition. Cette disposition a été appliquée dans un jugement à la cour Suprême, à l'ordonnance de la construction d'une nouvelle gare. Dans la cause du Grand-Tronc, entre Hamilton et Sainte-Catherine, la Commission a ordonné à ce chemin de fer de construire une autre gare, et la compagnie s'y est opposée pour la raison qu'elle avait déjà un nombre de gares suffisant et qu'une nouvelle n'était pas nécessaire. Elle a mentionné la loi qui prescrivait son obligation d'établir des gares aux endroits d'arrêt prescrits, voulant dire les gares prescrites dans le plan original. La Commission a ordonné la construction de la gare. La cour Suprême a jugé que la Commission avait, en vertu de l'article 26 d'alors, aujourd'hui l'article 33, le pouvoir, que la loi signifiât ou non que la construction de nouvelles gares fût ordonnée ou non, d'ordonner à la compagnie de construire une nouvelle gare, si elle le désirait. Cela s'applique à l'article 171. En effet, sous le régime de la loi, s'il n'y est pas apporté de modification, la Commission aura le droit d'enjoindre à un chemin de fer actuellement achevé de déplacer ses voies et de les construire à un autre endroit. C'est-à-dire, en deçà d'un mille. Je crois que telle était l'intention.

L'hon. M. COCHRANE: Ce n'était pas l'intention.

M. CHRYSLER, C.R.: Je fais une simple observation, car je crois que telle n'était pas l'intention. Il y a un autre article, plus loin, qui confère à la Commission un plus ample pouvoir de déplacer ses voies à l'avenir.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous voulez dire lorsqu'il y a duplication?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est l'article 194, paragraphe 4 et 5.

M. CHRYSLER, C.R.: Ces articles confèrent, pour des raisons spéciales, le pouvoir d'ordonner l'enlèvement des voies. Cet article est parfait, s'il est bien rédigé, mais je soumets que sa rédaction actuelle ne répond pas à l'objection que je formule.

Le PRÉSIDENT: Quel amendement proposez-vous?

M. CHRYSLER, C.R.: En premier lieu, il faudrait rendre explicite que l'article ne s'applique pas à un chemin de fer achevé. Il devait s'appliquer aux déviations qui sont effectuées entre l'époque du dépôt du plan du tracé général et le plan détaillé prescrit à l'article 169. Examinez le paragraphe 3 qui énonce: En accordant une semblable sanction, la Commission est liée par le tracé général tel qu'agréé déjà par la Commission, et elle ne peut, sans déposer au ministère des Chemins de fer et Canaux, une carte corrigée du tracé général, sanctionner une déviation de plus d'un mille de

tout endroit par lequel passe ledit tracé général ainsi approuvé. La proposition a pour objet que la Commission n'autorisera absolument aucune déviation. Il n'y a pas d'autorisation d'effectuer une déviation à cet endroit. Il faut déposer de nouveau une partie du plan du tracé général au bureau de la Commission pour faire une déviation. S'il était déposé au ministère, nous pourrions comprendre l'intention, mais il faut déposer, au bureau de la même Commission, un plan de la déviation qu'on a l'intention de faire. Il y a aussi une autre chose contre laquelle il faut se prémunir. Il ne faudrait pas permettre de le faire deux fois; c'est-à-dire, on peut déplacer d'un mille le chemin de fer en déposant un plan modifié du tracé général au ministère des Chemins de fer et Canaux. Dans la suite, il ne devrait plus être possible de déplacer la voie en déposant un autre plan.

Tels sont les termes.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous nous donner, M. Chrysler, une idée de votre projet d'amendement?

M. CHRYSLER, C.R.: Je juge difficile de le faire, car j'ignore si le comité a décidé de laisser à la Commission le contrôle des tracés généraux.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que c'est parfait.

M. CHRYSLER, C.R.: Dans ce cas, nous ne changerons rien à la situation actuelle. On peut beaucoup simplifier la chose. Il faut établir deux points, mais je rédigerai les termes avec M. Johnston.

M. MACLEAN: Vous pouvez vous entendre sur les termes et nous les soumettre.

M. JOHNSTON, C.R.: Pouvez-vous rédiger votre projet d'amendement cet après-midi, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Je les rédigerai.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que vos observations sont bien fondées.

M. CHRYSLER, C.R.: Nous n'avons aucune objection au paragraphe 4 de l'article 194. Ce paragraphe vise les nouvelles voies ferrées.

Abordons maintenant le paragraphe 6 de l'article 252: J'ignore s'il y a eu discussion devant le comité au sujet de ce paragraphe, mais c'est le paragraphe qui établit que, à la demande des municipalités, la Commission peut, si elle le juge raisonnable et à propos, " exiger que la compagnie construise en dessous ou le long de sa voie traversant un pont qu'elle est à construire, reconstruire ou modifier dans certaines proportions, un chemin à l'usage du public, soit comme grande route, soit comme sentier pour les piétons; et le coût additionnel pour la compagnie de la construction, de l'entretien et de la réfection de ce chemin, tel qu'établi ou approuvé par la Commission, doit être payé par la municipalité, selon que la Commission l'ordonne; et la Commission peut imposer les stipulations ou conditions qu'elle juge convenables relativement à l'usage de ce chemin ou à d'autres égards ".

L'hon. M. COCHRANE: Le comité des chemins de fer de la Chambre était fortement en faveur de cela, il y a un an.

M. CHRYSLER, C.R.: Voulez-vous dire dans la loi générale, M. le ministre?

L'hon. M. COCHRANE: Oui.

M. MACLEAN: Voulez-vous retrancher cette disposition? Je ne vous appuierai pas un seul instant. Je parlerai tout d'abord au nom de l'ouest. Il existe, dans l'ouest, beaucoup de ponts de chemins de fer où il n'y a pas de chemins publics, et ces municipalités affirment que la construction d'un pont public sur un long ravin coûte très cher. Elles désirent qu'il soit prescrit qu'à l'avenir si une compagnie de chemin de fer construit un nouveau pont, ou bien reconstruit, dans certaines proportions, un pont actuel, la municipalité devrait avoir le droit de s'adresser à la Commission pour demander de construire un chemin public sur ce pont. Grâce à cette coopération, le public sera desservi et le chemin de fer ne subira pas de dommage. S'il en subit, on paiera l'indemnité que jugera la Commission. La même situation règne dans tout Ontario. Au cours de mes nombreuses années d'expérience, des membres sont venus me trouver au comité des chemins de fer pour me faire connaître leurs désirs, savoir, que, dans la construc-

tion ou la reconstruction d'un autre pont, la chose devrait être faite conjointement, si les deux pouvaient coopérer. Les particularités physiques du township de York, dans ma propre constitution électorale, sont de profonds ravins, au-dessus desquels les compagnies de chemin de fer ont jeté des ponts. On reconstruit aujourd'hui des ponts dans la cité de Toronto, et la compagnie de chemin de fer a exprimé son consentement à coopérer à cette reconstruction. Ma propre expérience du cas local que j'ai mentionné et le point de vue de tous les députés du Canada m'ont convaincu qu'il faudrait adopter cette disposition. Je ne vois pas de raison pour laquelle les compagnies de chemins de fer s'y opposeraient, car le paragraphe prescrit une indemnité.

Le Président: Voudriez-vous aussi nous donner, M. Chrysler, la raison pour laquelle les chemins de fer s'opposeraient, lorsque le paragraphe énonce que la municipalité paiera à la compagnie le coût supplémentaire.

M. Chrysler, C.R.: Je vais justement vous l'apprendre.

M. Maclean: Tel est notre désir.

M. Chrysler, C.R.: Tout d'abord, il peut y avoir des cas spéciaux. Il y a, par exemple, un cas non moins important que le pont Victoria à Montréal.

M. Maclean: Tel est le point important.

M. Chrysler, C.R.: Le pont Victoria a des abords de chemins et des sentiers pour les piétons et les tramways, ainsi que pour le chemin de fer. Il en est de même pour le pont Alexandra, à Ottawa. Ce sont des cas spéciaux. Un grand nombre de cas se rapportent à de petits ponts dans de petites municipalités, où le pont relie le chemin de fer, à une extrémité, au chemin de fer, à l'autre extrémité, et il n'y a pas d'abord de rues ni de raccordement avec le chemin public de la municipalité, à l'extrémité du pont. Le principe est faux. La chose est parfaite, lorsqu'il y a coopération entre la municipalité et le chemin de fer, comme dans le cas mentionné, où lorsqu'on a accordé des primes. La cité d'Ottawa a accordé une prime considérable pour le pont Alexandra, à condition qu'on construisît un pont muni d'un chemin public et d'un trottoir pour les piétons. Le présent bill énonce que seul le coût supplémentaire sera payé, et non pas la coopération, non plus que le coût proportionnel conjoint. C'est-à-dire, vous prenez, en tout lieu, un pont, construit pour les fins de chemin de fer seulement, et la municipalité peut intervenir et construire un chemin pour les piétons de chaque côté, en ne payant que le coût supplémentaire du trottoir, utilisant de la sorte la construction établie par le chemin de fer, sans rien contribuer à son coût.

M. Maclean: La Commission peut exiger l'indemnité qu'elle juge raisonnable et à propos.

M. Chrysler, C.R.: La Commission peut enjoindre à une municipalité de payer le coût additionnel de la construction, de l'entretien et de la réfection d'un trottoir pour les piétons ou d'un chemin public. Cela néglige cependant toute la structure construite par la compagnie, sans prescrire aucune contribution aux frais de premier établissement. Cela n'est qu'une objection à la forme du bill. Il faudrait modifier l'article. Notre objection porte que, connaissant le chiffre de la population qui doit s'en servir et les conditions qui l'entourent, notre pont de chemin de fer ne devrait pas être utilisé comme partie du chemin public, sans notre consentement. C'est une cause de danger et de difficultés pour ceux qui exploitent ce chemin de fer, de faire passer des piétons sur ce pont, et, à un moindre degré, de faire passer des attelages et des voitures. La sûreté à procurer occasionne des difficultés. Le chemin de fer n'est pas construit à un endroit où un chemin public traverse la rivière; néanmoins, vous concentrez peut-être le trafic qui traverse les voies ferrées, qui l'amène à proximité du chemin de fer. Il faut faire preuve de beaucoup d'adresse, comme, je l'avoue, dans la construction du pont Alexandra, de manière que le trafic ne rencontre pas le chemin de fer à vapeur, sauf à un endroit que les membres du comité se rappelleront, car une certaine partie du trafic des piétons traverse à l'extrémité ouest de ce pont, au passage à niveau, pour se rendre au côté est, à cette extrémité du pont.

Le Président: Un instant, M. Chrysler. Si vous voulez lire les trois dernières lignes, vous constaterez que tout ceci tombe sous la juridiction de la Commission, et

la Commission peut imposer, au sujet de l'usage de ce chemin de passage, ou à d'autres égards, les termes et conditions qu'elle juge à propos.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela ne nous protège pas, M. le Président. En deuxième lieu, je fais observer qu'il n'y a pas de raison pour laquelle la municipalité ou la population qui se sert de notre pont devrait s'en servir comme structure pour y établir un chemin public, sans contribuer, au moins en partie, au coût de ce pont. Le principe est erroné.

M. MACLEAN: Le public a subventionné ces chemins de fer..

M. CHRYSLER, C.R.: Il l'a fait et il ne l'a pas fait.

M. SCOTT, C.R.: Je désire ajouter quelques remarques aux observations de M. Chrysler. Je n'ai pas les chiffres ici, mais en considérant le nombre de personnes tuées sur les chemins de fer dans une année—j'ai les chiffres calculés pour le chemin de fer Pacifique-Canadien, pour 1915, je crois, et je pense que le nombre des passants tués le long de cette ligne a été environ dix fois celui des autres personnes qui se trouvaient à bon droit sur les terrains de la compagnie de chemin de fer.

M. CARVELL: Mais si vous aviez un trottoir le long de la voie, vous supprimeriez ce danger-là.

M. SCOTT, C.R.: Il peut en être ainsi dans certains cas. Toutefois, il n'y a pas assez de trafic dans les districts régionaux pour construire des trottoirs des deux côtés de la voie ferrée; et même aux endroits où il y a des trottoirs, si un homme veut traverser d'un trottoir à l'autre, il franchira les voies ferrées. Les chemins de fer font un effort spécial pour tenir les gens éloignés des voies ferrées. A Ottawa et dans d'autres endroits, la compagnie dépense des sommes considérables pour empêcher les gens de traverser leurs lignes, en vue d'éviter les accidents. Le projet de loi aura pour effet d'attirer, sur les voies ferrées, un grand nombre de personnes qui ne s'y trouveraient autrement pas, et il est préférable de laisser aux municipalités et aux compagnies de chemins de fer le soin de conclure des arrangements à l'amiable, au besoin.

M. MACLEAN: Il y a un aspect de la question que les deux avocats des chemins de fer ne nous ont pas soumis. Ils nous ont présénté leur opinion, mais ils n'établissent pas le principe particulier que les municipalités ne peuvent, dans beaucoup de cas, construire des ponts, lorsque les frais à encourir sont trop considérables. Ces municipalités désireraient avoir le droit de coopérer avec les chemins de fer dans la construction d'un nouveau pont, dans la reconstruction d'un vieux pont. Je ne vois pas d'objection à cette prétention. De fait, je puis affirmer que je suis un défenseur de leurs droits sous ce rapport. Dans les cas de ce genre, il devrait y avoir coopération, et non pas une perte d'argent dans la construction de ponts indépendants, lorsque la chose est nécessaire dans ces cas-là, il faudrait obliger la compagnie de chemin de fer à coopérer avec les municipalités dans le but d'éviter cette perte d'argent. Tandis que, dans les conditions actuelles, il existe un danger que les gens essaient de traverser les voies ferrées, lorsqu'il y a coopération entre les chemins de fer et les municipalités, la Commission devrait ordonner à la municipalité de construire un trottoir, ou un passage souterrain, dont le coût est très peu élevé, pour permettre aux gens de traverser les voies ferrées, afin d'écarter les dangers d'accidents, quand la Commission juge à propos de rendre cette ordonnance. Dans ce cas-là, la compagnie de chemin de fer peut toujours s'adresser à la Commission et lui faire observer: "Si vous nous ordonnez cette construction d'un trottoir sur le pont principal, vous devez le rendre sûr en construisant un passage souterrain," et le coût de cette construction retombera sur la municipalité.

M. CARVELL: Une chose m'a frappé dans le raisonnement de M. Chrysler à propos de la pose d'un trottoir sur un pont. Le bill prévoit seulement que la municipalité doit payer les frais supplémentaires de la pose du trottoir. Je pense que son raisonnement vaut quelque chose, mais après tout la compagnie doit construire la superstructure principale et ce sont là les principales dépenses.

L'hon. M. COCHRANE: On ne fait pas cela à Toronto. On le fait pour son propre compte. Il faut agir ainsi.

M. CARVELL: M. Chrysler suggère qu'on devrait aussi payer une partie du coût principal de la superstructure principale.

Le PRÉSIDENT: En plus des frais de premier établissement.

M. MACLEAN: On leur a donné des primes considérables ainsi que de grandes franchises et privilèges. Tant qu'ils servent le public, celui-ci est leur client principal et la source de tout leur revenu. Si j'exerçais un commerce, j'aimerais à ce que des chemins vinssent à ma porte cochère.

M. NESBITT: Cela n'est pas applicable à ce cas-ci. Le public aimerait que les compagnies coopèrent dans l'établissement des ponts. J'ai confiance que la Commission fédérale rendra justice aux chemins de fer, et si nous nous apercevons qu'elle est injuste envers nous, nous la changerons. Je suis de votre avis quant au droit de la Commission, mais peut-être que l'article ne donne pas à la Commission assez de pouvoir ou de latitude en ce qui a trait au coût.

M. MACLEAN: Si M. Chrysler peut suggérer un moyen qu'il croit juste je ne m'y opposerai pas, mais je veux qu'on admette le principe général dans la loi.

M. NESBITT: Je suis de l'avis de M. Maclean, mais il est possible que cet article ne donne pas assez de latitude à la Commission.

L'hon. M. COCHRANE: Mais la municipalité doit défrayer les frais supplémentaires. Cela ne lui coûte rien. Elle doit aussi payer les frais d'entretien.

M. CHRYSLER, C.R.: Si on considère la question à un point de vue plus large, si c'est un trottoir, cela ne peut coûter rien de supplémentaire. Si c'est un chemin pour les voitures, est-ce qu'il ne faut pas que toute la structure soit construite solidement?

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la municipalité ne défraie pas les frais supplémentaires?

M. MACLEAN: Oui.

M. NESBITT: Si c'est un chemin pour les voitures il faudra que le fond soit plus solide. Peut-être que le pont devrait être construit avec plus de solidité pour supporter un trottoir. Est-ce que la Commission a le droit de rendre une ordonnance au sujet des frais?

M. MACDONELL: Seulement en ce qui concerne les frais supplémentaires.

M. NESBITT: Est-ce que ces dépenses feraient partie des frais supplémentaires?

L'hon. M. COCHRANE: Il faudrait renforcer le pont afin de lui faire porter ce poids additionnel.

M. CARVELL: Supposons que la compagnie du chemin de fer puisse démontrer à la Commission qu'il ne serait pas assez sûr de placer la nouvelle structure pardessus l'ancienne, la Commission n'autoriserait pas la construction du pont public.

M. SINCLAIR: S'il était absolument neuf, ferait-on payer les frais additionnels à la municipalité?

L'hon. M. COCHRANE: S'il fallait qu'elle construisît le pont avec plus de solidité afin de porter la structure, la municipalité devrait payer les frais supplémentaires.

M. MACLEAN: Et Toronto a commencé des négociations avec le Pacifique-Canadien afin qu'il construise des voies doubles sur les ponts par où il entre à Toronto, et la cité admet clairement qu'elle devrait payer l'augmentation du coût en renforçant les piliers et la structure d'acier et tout le reste. Le bill pourvoit à cela.

M. NESBITT: C'est la seule chose que je prétends et M. Johnston nous a donné son avis à ce sujet.

L'hon. M. COCHRANE: Nous allons laisser cela à M. Johnston et à M. Chrysler.

M. NESBITT: Je consens parfaitement à faire cela. Il est entendu que M. Johnston et M. Chrysler vont étudier le sous-article 6 afin de voir s'il prévoit ce que nous voulons en ce qui concerne les frais supplémentaires du renforcement des ponts.

M. CHRYSLER, C.R.: Il devrait avoir assez de latitude pour couvrir tous les cas. Dans le cas du pont Victoria le comité se rappellera peut-être qu'il y avait un pilier de 60 pieds et une culée de 60 pieds le supportant pour supporter le chemin de fer. Ajoutez à cela 30 pieds de plus de chaque côté afin de supporter le chemin public. Cela ne veut pas dire simplement une structure de 30 pieds au niveau de la

chaussée fréquentée, mais veut dire une culée plus haute de 30 pieds de la base en montant—30 pieds qui renforceront d'autant le pont.

M. NESBITT: C'est tout ce que nous désirons obtenir. Lui a-t-on donné un subside?

M. MACLEAN: Oui, un subside très considérable.

Le PRÉSIDENT: Vous ne croyez pas que l'article tel que rédigé vous protège en ce qui concerne les fondations du pont?

M. CHRYSLER, C.R.: Non, monsieur, pas maintenant, tel que cet article est rédigé.

M. MACLEAN: Si vous pouvez prouver votre point nous allons essayer de vous donner satisfaction.

M. CARVELL: Ne s'est-il pas présenté des centaines de cas où on a construit un trottoir le long d'un pont de chemin de fer et où on a renforcé la structure sans qu'il en coûte un sou à la compagnie?

M. CHRYSLER, C.R.: Cela peut être vrai. Je pense que celui qui a rédigé cet article avait cela dans l'idée.

L'article reste en suspens afin de permettre au comité de rédiger un amendement convenable.

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre objection suivante?

M. CHRYSLER, C.R.: Elle se rapporte à l'article 256 tel qu'amendé. Suivant mes notes: "Le chemin de fer de la compagnie peut, après permission préalablement obtenue de la Commission ainsi que prescrit ci-après, passer sur, le long ou en travers d'une voie publique existante, mais ne doit pas y passer sans cette permission. Néanmoins, la compagnie doit indemniser les propriétaires des immeubles qui avoisinent ou qui touchent le chemin de fer, selon que la Commission le juge à propos. On m'informe que les quatre lignes à la fin qui se lisent "et lorsque permission est obtenue de faire circuler un chemin de fer sur le parcours d'une voie publique, la Commission peut enjoindre à la compagnie de payer à la municipalité une indemnité que la Commission juge convenable." devaient être retranchées. Est-ce exact, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: Nous n'avons pas adopté cet article.

Le PRÉSIDENT: On a laissé l'article 256 en suspens dans l'attente des observations que vous auriez à faire.

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai pris en note que sir Henry Drayton croyait que la dersière phrase devait être retranchée.

M. MACLEAN: Voulez-vous qu'elle soit retranchée?

M. CHRYSLER, C.R.: Je croyais qu'on avait biffé la dernière disposition de l'article 256.

M. MACDONELL: Quel mal y a-t-il à cela?

M. CHRYSLER, C.R.: La municipalité ne devrait pas être indemnisée dans un cas de ce genre.

M. MACDONELL: C'est ici un cas de se servir du chemin public comme de la chaussée.

M. CHRYSLER, C.R.: Comme tout le monde fait.

L'hon. M. COCHRANE: Vous vous plaigniez il y a un instant de la question des ponts. Il me semble que c'est là une chose encore plus dangereuse.

M. CHRYSLER, C.R.: Un chemin public est un chemin public.

L'hon. M. COCHRANE: Pas un chemin de fer.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui. Il n'appartient pas à la municipalité excepté en tant qu'administratrice pour le public. Ce n'est pas une propriété que la municipalité peut vendre à moins de le fermer. Je ne sais pas comment la chose est considérée dans les provinces.

M. CARVELL: Je le pense.

M. CHRYSLER, C.R.: Il obtient une ordonnance d'une autorité quelconque et il ferme un chemin public, et alors c'est simplement autant de terrain que la municipalité peut vendre. Mais dans le cas où un chemin de fer se sert d'une partie d'un

chemin public—dans le cas où il le traverse, il le traverse soit au-dessus soit au-dessous et ne le touche pas. S'il le traverse à un passage à niveau, il tombe sous le coup des règlements qui exigent qu'il conserve le droit de passage au public comme auparavant. Il n'y a rien à payer.

M. MACDONELL: Le texte de cet article ne se rapporte qu'à un chemin de fer qui est construit le long du chemin public. Il ne se rapporte aucunement à un passage à niveau.

M. CHRYSLER, C.R.: En ce qui concerne un chemin de fer qui suit un chemin public, il n'y a pas de différence. Il faut, en vertu d'une loi comparativement récente indemniser les propriétaires de terrains adjacents du tort qui leur est causé. Vous devez vous conformer aux ordonnances de la Commission en ce qui a trait à la manière dont vous construisez ce chemin, vous devez placer les rails de telle manière que le public peut se servir de la chaussée, même lorsque les rails sont exactement placés comme auparavant, excepté quand un train en mouvement passe sur ces rails. Par conséquent, il appartient encore à la municipalité. La compagnie n'y a acquis aucune propriété, excepté un droit de passage, et il n'y a pas d'indemnité à payer à la compagnie au delà des termes justes que la Commission peut imposer.

L'hon. M. COCHRANE: Il ne convient pas de construire un chemin de fer dans un chemin public.

M. CARVELL: Quelquefois il faut le faire.

L'hon. M. COCHRANE: Vous ne devriez pas l'encourager.

M. CARVELL: Je le sais.

M. SINCLAIR: L'Intercolonial l'a fait.

M. CARVELL: Je pense que M. Chrysler a raison.

M. MACLEAN: Dans le cas où une ville demanderait une indemnité...

M. CHRYSLER, C.R.: Lorsqu'elle vend la rue? Et tant que c'est un chemin public, pourquoi devrions-nous la payer?

M. MACDONELL: Supposons que vous construisiez un chemin de fer deux milles ou davantage le long d'un chemin public, ne pensez-vous pas que vous devriez payer quelque chose?

M. CHRYSLER, C.R.: Ceci est fait sous la direction de la Commission pour quelque bonne fin, je puis le comprendre.

M. MACLEAN: Pour la bonne fin de protéger les droits de quelqu'un.

M. CHRYSLER, C.R.: Les droits de personne, excepté les droits de la municipalité, afin de ne pas détruire une autre partie de la ville.

M. NESBITT: En tout cas, elle a donné son consentement.

M. MACLEAN: Non, si elle est indemnisée.

M. CARVELL: Non. Je pense qu'il existe un malentendu. Je me rappelle un cas qui s'est présenté dans les quatre ou cinq dernières années où le chemin de fer Pacifique-Canadien occupait au moins un mille du chemin public. Naturellement, il l'avait fait d'après une ordonnance de la Commission; il a dû obtenir l'autorisation de la Commission avant de pouvoir le faire. Il devait simplement établir un chemin égal à celui qu'il avait enlevé au public.

M. MACDONELL: Cela constitue une indemnité.

M. CARVELL: Un instant. Il a dû indemniser les propriétaires de terrains; il les a appropriés—non je ne pense pas que nous les ayons expropriés. Je crois que nous les avons indemnisés sans expropriation. Toutefois, la compagnie a indemnisé les propriétaires de terrains en leur payant tous les terrains à eux enlevés, et en leur payant le tort subi. Du moins, ils ont reçu une indemnité en vertu de la loi des chemins de fer. Qu'est-ce qui a été enlevé à la municipalité? Quel droit avait la municipalité en tant que municipalité d'obtenir une indemnité, après que le Pacifique eut donné au public un chemin égal à celui qu'il avait auparavant, et qu'il eut indemnisé les propriétaires de terrains de tout le tort subi? Assurément la compagnie de chemin de fer s'était libérée de toutes les réclamations que le public pouvait lui faire.

L'hon. M. COCHRANE: Si cela était exécuté, je n'aurais pas la moindre objection.

Le PRÉSIDENT: Je pense que le comité devrait savoir que sir Henry Drayton a suggéré de retrancher les quatre dernières lignes de ce sous-article.

M. L. L. PELTIER: Je veux citer un exemple à Fort-William où un cas qui est allé devant le Conseil privé...

M. CHRYSLER, C.R.: Les chemins de fer sont construits dans toutes les rues à Fort-William.

M. PELTIER: Je veux avoir mon mot à dire. L'expérience que nous avons eue peut servir à d'autres. Nous avons permis au Grand-Tronc-Pacifique d'entrer dans une rue au moyen d'un règlement municipal par une entente avec la compagnie. La rue avait environ un mille et quart de longueur, et elle était appelée l'avenue Empire. La ville ne ferma pas la rue, la compagnie de chemin de fer y entra sans que la ville la fermât en tant que chemin public, et la Commission des chemins de fer décida qu'elle n'avait pas juridiction sur la ville et ne pouvait la fermer comme chemin public. La rue fut pratiquement détruite comme chemin public. La Commission n'a pas voulu même lui ordonner de placer la voie dans une position telle qu'elle permît aux voitures de parcourir la rue dans toute sa longueur. Par exemple, le Grand-Tronc-Pacifique a construit des lignes de fils en guise de protection, et il a construit son block system d'un côté de la rue sur des piliers de béton, de quatre pieds de haut, sur un terrain qui m'appartient et qui m'a coûté $40,000, ce qui m'a fermé l'accès à ce terrain. Quelle protection ont les propriétaires sous l'empire de cette loi?

Le PRÉSIDENT: La première partie de ce bill les protège. Il est amendé afin de couvrir votre point.

M. MACLEAN: C'est seulement les droits des municipalités.

M. PELTIER: La municipalité a des égouts, des aqueducs et autres ouvrages sous les rues. Elle dépense beaucoup d'argent pour ces ouvrages et ils devraient être protégés.

M. NESBITT: Est-ce que la municipalité n'avait pas donné à la compagnie le droit d'entrer par cette rue?

M. PELTIER: Elle le lui a donné, mais elle ne l'a pas fermée en tant que chemin public.

M. NESBITT: Mais la municipalité lui a donné le droit d'entrer par la rue?

M. PELTIER: Oui.

M. NESBITT: Alors la municipalité aurait dû prendre à cette époque des mesures avec la compagnie concernant ce qu'elle avait l'intention de lui faire faire. La première partie de cet article protège les municipalités.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce que se propose le comité en ce qui concerne cet article?

M. CHRYSLER, C.R.: Je demande que les quatre lignes de la fin soient retranchées.

M. SINCLAIR: S'il faut que la municipalité ait un nouveau chemin afin de remplacer celui acquis par le chemin de fer, celui-ci devrait le payer, mais il ne semble pas que ceci est prévu.

M. JOHNSON, C.R.: La municipalité peut encourir de grandes dépenses elle-même soit pour élargir la rue ou pour protéger autrement ses citoyens. Si un chemin de fer doit être construit dans une rue ou le long d'une rue, pourquoi la municipalité ne lui paierait-elle pas une indemnité?

M. CARVELL: Je pense qu'il faudrait amender l'article de manière à rendre positif que la compagnie de chemin de fer doit fournir un nouveau chemin public aussi bon que celui qui a été enlevé.

M. MACLEAN: N'est-ce pas un meilleur principe que de laisser la protection du public à la Commission des chemins de fer?

M. CARVELL: Je n'ai pas lu cet article avec autant de soin que je l'aurais dû, mais je suis d'avis que l'article ne renferme pas assez pour forcer la compagnie de chemin de fer à établir un nouveau chemin public lorsque la chose sera nécessaire.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que nous allons laisser la question au bon jugement de la Commission.

M. NESBITT: J'aimerais plutôt à ce que M. Johnston et M. Chrysler aient une entrevue et voient s'ils ne peuvent pas s'entendre.

M. CARVELL: J'aimerais à biffer les mots " déterminant une indemnité devant être payée à la municipalité " parce que les compagnies de chemin de fer doivent indemniser les propriétaires de terrains, et établir un nouveau chemin public. C'est là tout ce qu'on devrait demander à la compagnie de chemin de fer. J'ignore si la Loi renferme une disposition suffisante pour l'établissement d'un nouveau chemin public; je suppose qu'elle doit en renfermer une; nous la désirons tous.

Le PRÉSIDENT: Je pense que c'est à l'article 164.

L'article reste en suspens pour conférence entre les avocats.

Le comité s'ajourne.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

OTTAWA, le 1er juin 1917.

Le comité se réunit à onze heures du matin.

Etude de l'article 256, passages à niveau.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler devait avoir quelques amendements prêts à être soumis ce matin.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai un mot à dire à propos de l'article 256. J'en ai parlé à M. Carvell et je vais dire ce qui en est aussi brièvement que possible. Les quatre premières lignes de cet article concernent toute l'exploitation des chemins de fer à vapeur dans les chemins publics, excepté les quatre dernières lignes. Les quatre premières lignes se lisent comme suit:—

> "Le chemin de fer de la compagnie peut, après permission préalablement obtenue de la Commission ainsi que prescrit ci-après, passer sur, le long ou en travers d'une voie publique existante, mais ne doit pas y passer sans cette permission."

M. SINCLAIR: N'avons-nous pas passé cet article?

Le PRÉSIDENT: Non, il peut être discuté.

M. CHRYSLER, C.R.: Cet article donne le pouvoir, sujet à l'approbation de la Commission, d'autoriser la construction du chemin de fer sur, à travers, ou le long d'un chemin public. Puis les quatre lignes suivantes ne nous intéressent pas. Elles s'appliquent au cas de propriétaires de terrains adjacents ou contigus, et cette disposition a été insérée parce que dans le cas de Fort-William la Commission des chemins de fer a rendu une ordonnance, mais cette ordonnance a été mise de côté par le Conseil privé, parce qu'il a dit, "vous n'avez pas le pouvoir d'ordonner de payer une indemnité aux propriétaires de terrains contigus". Il n'y avait pas de doute au sujet de l'indemnité devant être payée à la ville. Je soumets que la loi renferme déjà ce pouvoir. Les sept ou huit lignes suivantes se rapportent seulement à la construction de chemins de fer urbains ou de têtes de ligne le long de ce chemin public, et les quatre dernières lignes se lisent comme suit:—

> "et lorsque permission est obtenue de faire circuler un chemin de fer sur le parcours d'une voie publique, la Commission peut enjoindre à la compagnie de payer à la municipalité une indemnité que la Commission juge convenable."

J'ai dit hier—et je crois que ma déclaration a été appuyée par la recommandation du président de la Commission des chemins de fer tel que l'a déclaré M. Blair à une réunion précédente—que ces mots sont inutiles. Lorsque la question était discutée hier je n'ai pas pu répondre à l'objection de M. Carvell qui a dit qu'il pensait que la loi devrait renfermer un paragraphe stipulant que la compagnie devrait recevoir l'ordre, dans un cas propice d'élargir la chaussée ou d'établir une autre chaussée. Tout cela est couvert par l'article général 40, qui est destiné s'appliquer à tous les cas où il faut avoir l'approbation de la Commission. L'article 40 dit:—

> Chaque fois que la présente loi exige ou enjoint qu'avant d'entreprendre un ouvrage la compagnie doit obtenir l'approbation de la Commission, et si pareil

ouvrage a été fait avant le trente et unième jour de décembre mil neuf cent neuf sans cette approbation, la Commission a néanmoins le pouvoir de l'approuver et d'imposer à cette compagnie les termes et conditions qu'elle peut juger convenables en l'espèce.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous avons amendé cet article.
M. CHRYSLER, C.R.: J'ignore comment vous l'avez amendé.

L'article tel qu'amendé est lu par M. Johnston, C.R., qui fait la remarque: Cet article ne couvre aucunement ce cas.

M. CHRYSLER, C.R.: Il existe un article qui prévoit que la Commission peut faire tous les termes qu'elle désire lorsqu'elle émet une ordonnance.

M. JOHNSTON, C.R.: Ce à quoi pense M. Carvell est l'article 164, lequel dit: "La compagnie doit remettre autant que possible en son premier état une rivière, un cours d'eau, une voie navigable, une voie publique." Cet article ne couvre pas la question non plus.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela n'est pas où je veux en venir. Je veux dire que la Commission possède déjà ce pouvoir.

M. MACDONELL: Que demandez-vous?

M. CHRYSLER, C.R.: Je veux que les quatre dernières lignes stipulant que les municipalités doivent être indemnisées soient retranchées. La Commission a le droit de faire cela en vertu de ses pouvoirs généraux quand elle émet une ordonnance. Il est inutile qu'elle rende une ordonnance à moins que tel soit son désir, mais quand elle rend une ordonnance il faut qu'elle la rende suivant les conditions qui lui semblent justes.

L'hon. M. COCHRANE: Les avocats ont discuté lors de la question du téléphone que si la loi ne renfermait pas le mot "indemnité", aucune indemnité ne pouvait être payée.

M. CARVELL: M. Chrysler va encore discuter la même chose maintenant.

M. CHRYSLER, C.R.: Je soutiens que la question de l'indemnité devrait être laissée à la discrétion de la Commission, suivant les circonstances du cas.

L'hon. M. COCHRANE: Laissez l'article tel qu'il est.

M. CHRYSLER, C.R: Si cela est fait, vous ordonnez l'indemnité dans chaque cas, ce qui est une chose complètement différente. C'est l'instruction donnée à la Commission d'ordonner l'indemnité.

M. JOHNSTON, C.R.: Est-ce que cela vous satisferait d'insérer un amendement à l'effet que la Commission pourrait exiger que la compagnie paie cette indemnité, si indemnité il y a, à la municipalité suivant que la Commission le juge à propos.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne m'opposerais pas à cela.

Le PRÉSIDENT: Est-ce satisfaisant?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui.

M. SINCLAIR: Est-ce que la disposition stipule clairement que la compagnie doit établir une nouvelle assise de la voie?

M. JOHNSTON, C.R.: Non, monsieur.

M. SINCLAIR: Et payer les frais de son établissement.

M. JOHNSTON, C.R.: Non, elle ne stipule pas cela, mais l'article 164 dit que la compagnie doit remettre autant que possible en son premier état toute rivière, cours d'eau, voie navigable ou chemin public.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'article tel qu'amendé en y ajoutant les mots "s'il y en a", à la deuxième dernière ligne, va être adopté?

L'article tel qu'amendé est adopté.

M. CHRYSLER, C.R.: Il existe un point semblable au sujet de l'article 171. Cet article a été discuté hier, et on nous a demandé de préparer un amendement devant être substitué au sous-article 3 de l'article 171. Ce que nous proposons, sujet à

l'approbation du comité, c'est de retrancher le sous-article 3—stipulant que la Commission peut sanctionner une déviation d'un mille—tel qu'il est et y substituer ce qui suit (il lit):

"En accordant une semblable sanction, la Commission peut sur la demande de la compagnie sanctionner une déviation de pas plus d'un demi-mille de tout endroit indiqué sur le tracé général approuvé par la Commission, et toute déviation semblable doit être indiquée sur le tracé général déposé au ministère des Chemins de fer et Canaux et sur le duplicata de ce tracé déposé à la Commission."

M. CARVELL: Vous suggérez de réduire la déviation d'un mille à un demi-mille?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, monsieur, c'est là l'ancienne distance allouée et je crois qu'elle est suffisante.

Le PRÉSIDENT: M. Johnston m'assure que cet amendement ne nuirait pas à la question des autres clauses ayant trait à l'emplacement de la ligne.

M. JOHNSTON, C.R.: L'amendement de M. Chrysler a été réglé entre nous hier.

M. CARVELL: J'ignore si c'est l'article dont il est question, mais on a discuté assez longuement hier le point que de la manière dont la loi était rédigée, il fallait un plan entièrement nouveau qui semblait ne pas être nécessaire. Est-ce que cet amendement obvie à cela?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui. Ce qu'on se propose, c'est que la Commission peut diriger la manière dont le changement doit être fait en modifiant simplement le plan.

M. NESBITT: Est-ce que le président aurait la bonté de lire cette clause telle qu'on se propose de l'amender.

Le président lit l'amendement.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi ne pas biffer les mots "en accordant cette sanction" au commencement?

M. NESBITT: Est-ce que ce changement se ferait toujours sur la demande de la compagnie, ou y aurait-il un cas où le public pourrait demander un changement d'emplacement?

M. CHRYSLER, C.R.: Ce point est couvert par un autre article, lequel est maintenant placé pour la première fois dans la loi, lequel stipule que lorsque des chemins de fer sont adjacents à d'autres lignes, ou que pour quelque autre raison il n'est pas désirable dans l'intérêt public d'avoir deux emplacements séparés, etc—cela est couvert par les sous-articles 4 et 5 de l'article 194.

M. NESBITT: Ce que j'ai dans l'idée est l'emplacement à Saskatoon où le Grand-Tronc-Pacifique est éloigné de deux milles de la ville; c'est un état de choses des plus intolérable.

M, CHRYSLER, C.R.: Cela est destiné à être couvert par ces sous-articles 4 et 5, obligeant les chemins de fer à se servir d'une voie commune si la chose est nécessaire.

M. NESBITT: Le sous-article 4 s'applique à d'autres chemins de fer qui ont des voies doubles dans le voisinage, cela ne couvre pas le cas auquel je fais allusion.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne sais pas quel est le cas de Saskatoon.

M. NESBITT: Le Grand-Tronc-Pacifique est éloigné d'environ deux milles de la ville.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est là l'emplacement de la station.

M. NESBITT: Non, la ligne générale.

M. CHRYSLER, C.R.: Cet article couvre ce point, l'emplacement doit maintenant être approuvé par cette Commission, c'est l'article 168.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Blair dit qu'il n'y a pas d'objection à cet amendement.

La suggestion de M. Johnston de retrancher les mots "en accordant une semblable sanction" est approuvée et le sous-article 3 tel qu'amendé est adopté.

M. CHRYSLER, C.R.: Le prochain article pour lequel on nous a demandé de préparer un amendement était l'article 252 à propos des ponts, le sous-article 6. Après le mot "trottoir" dans la vingt-cinquième ligne...

M. NESBITT: Vous laissez le sous-article tel qu'il est jusqu'au mot "trottoir" dans la vingt-cinquième ligne?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, et puis nous retranchons les mots:

> Et le coût additionnel pour la compagnie de la reconstruction, de l'entretien et de la réfection de ce chemin, tel qu'établi ou approuvé par la Commission, doit être payé par la municipalité selon que la Commission l'ordonne.

et y substituer:

> "Et la municipalité ou les municipalités doivent payer à la compagnie une somme ou des sommes que la Commission peut fixer comme étant la part de cette municipalité ou de ces municipalités des frais de la construction, de l'entretien et de la réfection de ce pont, et pour son usage."

Et le reste de la clause demeure dans son état actuel.

Le PRÉSIDENT: Le sous-article tel qu'on projette de l'amender se lira comme suit:

> 6. "Sur la demande d'une municipalité ou des municipalités intéressées, la Commission peut, lorsqu'elle le juge raisonnable et à propos, exiger que la compagnie construise sous ou le long de sa voie sur un pont en construction, ou en reconstruction, ou modifié d'une manière importante par la compagnie, un chemin de passage pour l'usage du public soit comme voie publique ou comme trottoir, et la municipalité ou les municipalités doivent payer à la compagnie une somme ou des sommes que la Commission peut enjoindre comme étant la part de cette municipalité ou de ces municipalités des frais de la construction, de l'entretien, du maintien et de la réfection dudit pont, et pour son usage, et la Commission peut imposer tous termes ou conditions concernant son usage, et la Commission peut imposer tous termes ou conditions concernant l'usage de ce chemin de passage ou autre qu'elle juge convenables."

L'hon. M. COCHRANE: Ne pensez-vous pas qu'il devrait y avoir une certaine limite quant au montant que la municipalité doit payer sur la construction? C'est seulement un cas où la construction d'un pont va lui coûter plus qu'on veut le placer sur le pont du chemin de fer.

M. CHRYSLER, C.R.: Sans doute, elles ne sont pas obligées d'en profiter à moins qu'elles le désirent.

M. BLAIN: Que dites-vous du pont actuel?

M. CHRYSLER, C.R.: Cet article, tel que rédigé, est destiné à s'appliquer à un nouveau pont ou à tout pont qui est en état de reconstruction, ou qui est modifié à un degré important. Cela s'appliquerait à un pont actuel si on le reconstruisait.

M. BLAIN: Pourquoi la compagnie ne devrait-elle pas en payer une partie?

M. CHRYSLER, C.R.: L'intention est de la lui faire payer. L'article est rédigé ainsi seulement afin que la Commission puisse déterminer la part que la municipalité devrait payer en manière de contribution.

M. CARVELL: Je dois dire qu'au premier abord je n'aime pas cet amendement. Il revient au principe que nous étions à discuter tant pour ce qui concerne les téléphones que pour l'usage des rues. Cet amendement laisse entendre au début que la municipalité devrait payer une certaine somme afin d'obtenir le droit de construire son chemin ou trottoir le long d'un pont de chemin de fer, et pour son usage; et je n'aime pas à adopter ce principe. Je n'irai peut-être pas aussi loin que M. Maclean est allé hier, mais c'est pratiquement un fait que presque tous les chemins de fer du Canada ont reçu beaucoup d'aide du public. Sans l'aide du public aucun des chemins de fer actuels du Canada n'existerait; et si on peut accommoder une municipalité ou le public en construisant un trottoir sur le pont du chemin de fer, ou en réservant un espace pour les voitures le

long d'un pont de chemin de fer, il me semble que la municipalité devrait seulement payer les frais additionnels de la pose du trottoir ou du chemin sur la structure.

M. SINCLAIR : Ou de renforcer le pont lorsque la chose sera nécessaire.

M. CARVELL : Cela s'ensuivrait nécessairement. S'il faut le renforcer cela fait partie des frais d'accommoder ainsi le public.

M. BRADBURY : On ne devrait pas leur demander de payer le droit de s'en servir..

M. CARVELL : Ceci laisse plutôt à entendre à la Commission de prime abord qu'elle devrait accorder à la compagnie du chemin de fer une indemnité pour l'usage de cette partie de la structure.

Le PRÉSIDENT : Est-ce que cet amendement va être adopté.

Quelques honorables députés : Non.

M. NESBITT : Je suggérerais de laisser les mots " frais de construction " et que les mots " entretien et réfection " soient biffés?

M. CARVELL : Je crois que les mots " et pour son usage " sont les plus significatifs.

M. CHRYSLER, C.R. : Je n'ai que faire des mots " et pour son usage ". Retranchez-les et je serai satisfait. Nous ne voulons aucune rémunération pour cet usage.

Le PRÉSIDENT : Quelle différence y a-t-il entre le sous-article tel qu'il est maintenant et l'amendement projeté?

M. JOHNSTON, C.R. : Je ne crois pas qu'il y a une grande différence si l'on retranche les mots " et pour son usage ". On reconnaît la vipère à son venin ".

M. CARVELL : Je le crois.

M. CHRYSLER, C.R. : Je n'attache aucune importance à ces mots. Je dis qu'il n'y a pas de différence entre notre propriété et la propriété de n'importe quel particulier. Vous parlez de subsides : c'est notre propriété ; elle sert à l'usage du chemin de fer, et vous nous dites : Nous voulons aussi nous servir de cette propriété pour les fins de la municipalité. Très bien, alors payez ce qui est juste et raisonnable comme contribution à ce que vous prenez. Vous prenez une partie de notre propriété. Quand vous dites que vous allez payer les frais additionnels, vous les réduisez jusqu'à la somme réelle déboursée pour faire cette amélioration. C'est justement le cas dont nous nous sommes entretenus, qui est une petite affaire et ne constitue pas toute la question, tant s'en faut—le cas de construire un trottoir sur le côté du pont. Cela convient très bien à ce cas. Si vous placez un espace pour les voitures sur votre pont il faudra le renforcer. Prenons le cas d'Ottawa, où les voitures passent sur le pont à New-Edinburgh ; il faudra peut-être déplacer le pont dans la moitié du temps qu'il faudrait si celui-ci ne supportait pas de voitures.

M. NESBITT : Peu importe les subsides. Nous avons accordé les subsides afin d'avoir des communications par chemin de fer, et nous avons donné des primes précisément dans ce but. Je vous suggérerais de biffer les mots " son usage ".

M. CARVELL : Le public a des droits encore plus étendus. Il est vrai que nous donnons ceci comme un subside afin d'engager la compagnie de chemin de fer à s'établir, mais en outre la Commission a le droit et accorde effectivement à la compagnie du chemin de fer tous les tarifs qui rendront son entreprise rémunérative, et en tant que la compagnie du chemin de fer est protégée par des tarifs et par la Commission, et ne se trouve pas dans la situation des maisons de commerce, je suis d'avis qu'elle a un devoir envers le public. Si le public peut être accommodé par le chemin de fer sans lui faire de tort, je pense que nous y avons droit.

M. JOHNSTON, C.R. : Vous aimez la manière dont cet article est rédigé?

M. CARVELL : Oui.

M. MACDONELL : Je pense que la manière dont cet article est rédigé protège tout le monde. Il demande à la municipalité de payer à la compagnie les frais additionnels de la construction, de l'entretien et de la réfection.

M. CHRYSLER, C.R. : Est-ce que vous renverseriez son fonctionnement et insérériez-vous un article disant que le chemin de fer devrait être construit sur un pont municipal à condition qu'il paie les frais supplémentaires?

M. MACDONELL: Non.

M. CARVELL: Je ne crois pas que ce soit là une comparaison juste.

M. CHRYSLER, C.R.: Si c'est un corps public, nous en sommes également.

M. SINCLAIR: Les tramways passent souvent sur les ponts municipaux.

M. CHRYSLER, C.R.: Nous pensons que ce n'est pas une loi sage d'amener les municipalités au pont.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous pensez que si une municipalité désire avoir un pont elle devrait le construire?

M. CARVELL: Je me rappelle des cas où des ponts sont construits à une courte distance l'un de l'autre. Il y a un grand pont de chemin de fer et un pont public à cinq ou six perches l'un de l'autre au-dessus du fleuve Saint-Jean.

M. NESBITT: Laissons ce point à la décision de la Commission.

M. BLAIN: Dans ce cas vous dites qu'un seul pont aurait suffi?

M. CARVELL: Oui, à une grande réduction dans le coût.

M. NESBITT: Nous nous proposons de laisser ce point à la décision de la Commission, et nous limitons la Commission aux frais supplémentaires de la construction.

L'hon. M. COCHRANE: Cela comprendrait les frais, s'il fallait construire le pont plus solidement.

M. MACDONELL: La construction, l'entretien et la réfection—voilà tout ce qui est nécessaire.

M. CARVELL: Si l'on désire y inclure le mot "renforcissement", je vais y consentir, mais je ne crois pas que cela le rende plus solide.

L'article est adopté.

Article 161.—Vente des chemins de fer inexploités ayant reçu des subsides.

M. CHRYSLER, C.R.: Sans désirer qu'on discute la question, on m'a demandé d'attirer à l'attention du ministre et du comité sur les dispositions de l'article 171. M. Phippen du chemin de fer *Canadian-Northern* dit qu'il est d'avis que ce n'est pas une loi sage.

M. NESBITT: L'article en entier?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui. J'ignore si le comité va être du même avis que moi, mais je crois qu'il est de mon devoir de le mentionner.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est l'article I et II Georges V et il n'est pas beaucoup amendé.

M. CHRYSLER, C.R.: Légèrement.

Le PRÉSIDENT: Après le mot "obtenu" le comité a amendé l'article en insérant les mots "par hypothèque ou autrement sur ce chemin de fer". C'est le seul amendement qui a été fait.

M. CHRYSLER, C.R.: Je vais exposer mon objection à cet amendement en peu de mots. M. Phippen me dit dans sa lettre qu'il ne pense pas que le châtiment soit égal au crime, et voici l'affaire en un mot. On se propose de donner au ministre le droit de s'adresser à la Commission afin d'obtenir une ordonnance pour qu'une compagnie de chemin de fer qui a reçu des subsides du gouvernement du Canada, et qui ne peut pas être exploitée avec sûreté en raison de l'état du chemin de fer, doit être mise en état d'être exploitée, laquelle ordonnance la Commission a l'autorisation de rendre après avis adressé au président, au gérant de la compagnie, aux fiduciaires et aux détenteurs d'obligations, etc. Si la compagnie ne se conforme pas à l'ordonnance, un lien est créé par ce sous-article, qui l'emporte sur les liens des détenteurs d'obligations. L'effet de ce lien est de donner au gouvernement, en retour des sommes d'argent qu'il dépense ainsi, le premier lien et la première charge sur le chemin de fer.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est justement la pratique suivie dans la demande d'un receveur.

ANNEXE No 2

M. CHRYSLER, C.R.: Un certificat du receveur.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est de l'argent et il protège la propriété pour les détenteurs d'obligations.

Le PRÉSIDENT: J'apprends que cette loi a été en vigueur depuis un grand nombre d'années.

M. CARVELL: J'aimerais à ce qu'on adopte un amendement en vertu duquel lorsqu'il se présentera un état de choses tel que celui-là au sujet d'un chemin de fer, le gouvernement sera forcé de l'acquérir.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela serait différent. Dans ce cas-là, ils en prendraient virtuellement possession sans rien payer.

Article adopté.

Article 287—Rapport des accidents à la Commission.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai été quelque peu en correspondance avec les officiers des compagnies et je suggère que les amendements proposés par les représentants des chemins de fer ne sont pas nécessaires et ne devraient pas être adoptés, mais je crois que l'on pourrait y faire un changement qui répondrait peut-être à leur objection L'article 287 se lit comme suit:

"Toute compagnie, aussitôt que possible, et immédiatement après que ses officiers principaux ont été informés d'un accident survenu sur le chemin de fer de la compagnie, et qui a occasionné des contusions ou blessures graves à une personne se servant du chemin de fer ou à un employé de la compagnie, ou par suite de quoi un pont ou un ponceau, un viaduc ou tunnel sur le chemin de fer ou en dépendant, a été brisé ou endommagé de manière à devenir impraticable ou hors d'état de servir immédiatement, doit en informer la Commission et lui en fournir tous les détails".

Tel que je le comprends, l'objection en pratique était qu'il y avait quelque retard dans la transmission du rapport à la Commission, ce qui était dû au fait que le rapport envoyé par l'officier en devoir avait à passer par un certain nombre de bureaux intermédiaires avant de parvenir aux officiers principaux et parce que le rapport fait à la Commission ne devait être envoyé que par les officiers principaux. Je ne sais pas comment la chose se fait en pratique, mais je crois que le mot "principaux" dans la deuxième ligne est inutile et devrait être omis. Je ne pense pas que le rapport se fasse de cette manière. Je crois que ce sont les surintendants qui font le rapport. Relativement aux amendements proposés obligeant l'employé en devoir, quel qu'il soit —ingénieur, conducteur, contremaître de la voie, peu importe qui—à télégraphier immédiatement à la Commission, nous soumettons que c'est absolument inutile. Tout cela, telles que les choses existent, relève de la Commission qui peut, si vous lisez le paragraphe 2, par règlement déclarer de quelle manière et dans quelle forme doivent être donnés ces renseignements et cette information et à quelle catégorie d'accidents doit s'appliquer le présent article. Tel qu'il est l'article s'applique à tous les accidents, même les plus insignifiants et c'est pour ces choses-là que la Commission est supposée faire des règlements. Je demande que cet article ne soit pas amendé sauf en retranchant le mot "principaux" à la deuxième ligne.

Le PRÉSIDENT: Je vais lire l'amendement tel qu'il a été proposé par les représentants des Fraternités des Employés de chemins de fer, qui étaient présents à une séance précédente, lorsque ce sujet a été étudié. Il était proposé d'ajouter les mots suivants à la dernière ligne de la première partie de l'article (disant) :—

> Tout chef de train ou autre employé faisant rapport à la compagnie au sujet de tout pareil accident doit, le plus tôt possible après que pareil accident s'est produit en notifier la Commission par télégramme.

Je puis dire que cet article a été discuté très à fond.

M. CHRYSLER, C.R.: Excepté par moi.

Le PRÉSIDENT: Excepté par M. Chrysler. L'opinion générale était que l'amendement est juste et raisonnable. Maintenant, M. Chrysler nous demande de retrancher le mot "principaux" à la deuxième ligne, et de rejeter l'amendement que je viens de lire. Que désire le comité?

M. CARVELL: Est-ce que l'adoption de l'amendement dont il est question ne voudrait pas dire que dans neuf cas sur dix il serait possible que l'employé qui pourrait en quelque mesure être responsable de l'accident fasse lui-même le rapport de l'accident, et je craindrais que le rapport qui parviendrait à la Commission ne serait pas absolument exact. Je ne voudrais pas mal parler des officiers de chemins de fer, parce que j'ai beaucoup d'estime pour eux, mais ce sont tous des êtres humains, et nous savons tous, que les grosses compagnies de chemins de fer—je ne parle pas du gouvernement, qu'il fasse comme bon lui semble—tiennent leurs officiers absolument responsables des accidents qui arrivent. Si un train laisse la voie quelqu'un est puni, et naturellement les employés de chemins de fer seraient portés à se protéger autant que possible. Je ne suis pas bien sûr qu'il serait sage d'obliger la Commission à accepter le premier rapport venant des employés en devoir sur la ligne. Je ne dirais rien s'il s'agissait du surintendant, ou d'un autre semblable officier, mais demander à un conducteur, un ingénieur ou préposé à la voie, ou à des hommes placés dans les mêmes circonstances d'envoyer un rapport, j'éprouverais quelque difficulté à l'accepter.

M. NESBITT: Ils envoient simplement le rapport et la Commission l'examine avec soin.

Le PRÉSIDENT: L'amendement exige qu'un rapport de l'accident soit transmis à la Commission puis suivi d'un télégramme.

L'hon. M. COCHRANE: Est-ce que l'effet ne serait pas le même si le télégramme était envoyé aux officiers principaux?

M. CARVELL: Non, parce que, comme question de fait, le surintendant de la division fait une enquête pour son propre compte.

M. BEST: J'aimerais à dire un mot en réponse à M. Carvell. L'une des plus fortes raisons qui poussent les employés des chemins de fer à favorier cet amendement, c'est que souvent les preuves d'un accident sur une voie ferrée sont disparues et ni la Commission ni aucune autre personne en dehors de la compagnie ou ses officiers n'a l'occasion de faire une enquête à ce sujet. Il est vrai, ainsi que le démontre M. Carvell, que l'employé lui-même puisse être dans la nécessité de faire le rapport de l'accident; soit un chef de train conduisant un convoi, ou un mécanicien sur une locomotive allège, ou si l'accident arrive dans les usines, soit le contremaître des locomotives ou un autre officier. En pareil cas il sera l'employé visé par le paragraphe. Mais le point important c'est que maintenant les preuves de l'accident sont enlevées et que la Commission qui doit faire une enquête sur la nature de l'accident n'a pas l'occasion d'en déterminer les causes.

Le PRÉSIDENT: Quelle objection avez-vous à laisser retrancher le mot "principaux"?

M. BEST: Cela ne ferait rien du tout pour la simple raison que vous permettez encore de faire disparaître les preuves de l'accident et que la Commission n'a aucune occasion d'envoyer quelqu'un sur les lieux pour voir comment l'accident a eu lieu.

M. CARVELL: Mais est-ce que les preuves physiques de la cause de l'accident ne seraient pas disparues, que le rapport soit envoyé par l'officier ou par les officiers principaux? Quelle est la différence? La preuve physique de l'accident devra en plusieurs circonstances être enlevée afin de permettre à la compagnie de réparer la voie.

M. BEST: Dans certains cas il sera nécessaire de faire disparaître les causes de l'accident afin de rendre la voie principale libre, mais dans plusieurs cas cette nécessité n'existe pas pourvu que la voie soit entièrement libre. Alors il ne s'agit que d'examiner les causes de l'accident en faisant l'inspection de tout le matériel roulant

qui est lui-même dans le fossé pour voir s'il n'est pas dû à une roue brisée ou parce que le gréement du frein ou de l'appareil de traction s'est brisé. Où les choses en sont actuellement, toutes les preuves peuvent être complètement disparues avant que l'officier de la Commission n'ait jamais la chance de se rendre sur les lieux et comme question de fait elles le sont souvent.

M. MACDONELL: Si nous sommes pour obliger l'officier qui fait son rapport à la compagnie d'en envoyer une copie à la Commission, avez-vous besoin de plus que cela qu'un télégramme soit également envoyé à la Commission?

M. BEST: Nous croyons que c'est une chose essentielle que d'envoyer à la Commission un télégramme immédiatement après un accident, non seulement au point de vue des employés, mais c'est une question d'intérêt public, et l'intérêt public demande qu'il en soit ainsi.

M. SCOTT, C.R.: Si j'ai bien compris les remarques de M. Best, je dois protester contre l'insinuation qu'il vient de faire, que les compagnies de chemins de fer sont prêtes à cacher sciemment et intentionnellement des cas d'accidents à la Commission. Je crois que si l'on se renseignait auprès de la Commission, cette insinuation serait jugée sans raison d'être, et nulle personne responsable devrait venir ici porter des accusations qui sont sans fondement. La coutume suivie par les compagnies immédiatement après un accident est d'instituer une enquête des plus complètes et des plus minutieuses qui a pour résultat de déterminer la cause de l'accident et d'en fixer les responsabilités.

M. BRADBURY: Pourquoi un représentant de la Commission des chemins de fer ne serait-il pas présent à cette enquête?

M. SCOTT, C.R.: Les compagnies de chemin de fer sont prêtes à aider et aident par tous les moyens le travail du représentant de la Commission dans des cas semblables.

L'hon. M. COCHRANE: Est-ce que les compagnies donnent des renseignements lorsque quelqu'un se propose d'intenter une poursuite, comme, par exemple, quand une personne se fait tuer? J'ai eu un peu d'expérience dans ces choses-là et je ne crois pas que les compagnies donnent des renseignements.

M. SCOTT, C.R.: Les compagnies de chemins de fer sont plus intéressées malgré ce qui a été dit ici—les réclamations pour dommages sont une petite affaire à comparer avec l'autre côté de cette question—elles sont plus intéressées que n'importe qui à trouver la cause des accidents et à en fixer les responsabilités.

L'hon. M. COCHRANE: Mais elles ne rendent pas publics les renseignements qu'elles obtiennent.

M. SCOTT, C.R.: Tous les renseignements qu'elles ont sont à la disposition de la Commission; lorsque la Commission envoie un homme pour s'enquérir au sujet d'un accident elles lui offrent toutes les facilités pour poursuivre son enquête, et vu que la Commission n'a pas déclaré ni porté plainte que les compagnies de chemins de fer ne donnent pas de renseignements complets, je ne crois pas qu'une insinuation comme celle qui a été faite ici ce matin devrait avoir quelque poids auprès du comité.

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article tel qu'il est fait pourvoit à deux choses, d'abord que le chef du train ou l'officier de la compagnie devra transmettre à la Commission une copie du rapport qu'il envoie à la compagnie puis qu'il notifiera la Commission par télégramme de l'accident. J'ai discuté la chose avec M. Best et il sera satisfait si le chef de train ou l'officier n'a pas à transmettre à la Commission une copie du rapport qu'il envoie à la compagnie mais devra envoyer simplement à la Commission par télégramme l'information de l'accident.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois qu'il y a passablement d'objection à cela. Cet article peut s'appliquer à vingt mille accidents qui peuvent survenir dans le cours d'une année et dans chacun de ces cas il faut envoyer un télégramme. Peut-être de 15 à 20 pour 100 des cas seulement ont réellement besoin de faire le sujet d'une enquête. C'est vouloir tuer une souris avec un rondin.

M. Carvell: Si rapport est fait à la Commission qu'un accident est arrivé la responsabilité est de son côté, elle peut consulter la compagnie de chemin de fer au sujet de savoir s'il est nécessaire ou non d'envoyer un homme pour faire une enquête.

M. Chrysler, C.R.: L'accident peut être de peu d'importance et il peut n'y avoir aucune raison d'une enquête par la Commission, alors dans ces cas-là pourquoi envoyer un rapport par télégramme vu que le rapport de l'accident doit être envoyé à la compagnie aussitôt que l'accident arrive?

M. Johnston, C.R.: Je ne crois pas que c'est là exactement la portée de l'article. Il y est dit que la compagnie devra " immédiatement après que ses officiers principaux ont été informés de l'accident ", de sorte que ce n'est qu'après que les officiers principaux de la compagnie ont été informés de l'accident qu'il y a obligation de faire rapport de pareil accident.

M. Chrysler, C.R.: Il s'applique à tous les officiers de la compagnie. Il n'y a aucune objection à notifier la Commission, mais cette notification devrait venir de la part de la compagnie ou de ses officiers, mais non de l'employé qui est sur la voie.

M. Best: Cela est nécessaire que le rapport soit envoyé par l'officier ou l'employé de la compagnie à la compagnie; c'est-à-dire l'officier qui doit le premier faire rapport à la compagnie, et la compagnie se guide ensuite d'après le rapport de cet officier ou employé. Maintenant, en réponse à M. Scott, parce qu'il a mis en doute la déclaration que j'ai faite, je n'ai aucun désir de tromper le comité ni de dire des choses qu'il m'est impossible de prouver. Je vais vous donner un exemple, ce n'est pas le seul, il y en a d'autres, mais je veux vous citer celui-ci, lequel vous fera voir que la Commission n'est pas informée de tous les accidents et ceci peut être confirmé par M. Spencer, le chef de la circulation de la Commission à qui j'ai dû m'adresser au sujet d'une certain nombre de cas. Il y eut un tamponnement à Fort-William où je me trouvais par hasard, et à cause de l'amitié que j'avais pour le mécanicien qui n'était pas supposé devoir vivre, j'avais eu le désir de le voir, mais on ne me l'a pas permis à cause de son état, et je revins à Ottawa. Puis quatre jours plus tard je me présentai au bureau du chef de la circulation pour demander des nouvelles et j'ai constaté qu'à ce moment-là, la Commission n'avait pas encore été informée de l'accident. Elle n'en a pas eu de rapport avant que d'écrire pour en obtenir. Il s'agit ici d'un tamponnement de locomotives au cours duquel un homme était supposé être à deux doigts de la mort. M. Lawrence a eu un autre cas récemment, il n'y a pas plus de trois mois, alors qu'une chaudière a fait explosion et il s'est rendu auprès de la Commission des chemins de fer et constata qu'elle n'avait pas reçu de rapport de l'accident. C'est absolument nécessaire d'avoir un rapport télégraphique—je ne m'occupe pas par qui il est envoyé, mais le chef de train qui connaît toutes les circonstances est celui qui devrait envoyer ce rapport.

M. Sinclair: Est-ce que cela ne vous conviendrait pas mieux si la compagnie était obligée de notifier la Commission aussitôt qu'elle aura elle-même reçu le rapport de l'accident?

M. Best: Je crois que ce serait beaucoup mieux si vous arrangiez cela de l'autre manière vu le renseignement que je viens justement de donner au comité relativement à ce qui est réellement arrivé.

M. Carvell: Croyez-vous qu'il soit juste de demander à un employé d'envoyer à la Commission une copie de son rapport à la compagnie, cela peut l'incriminer...

M. Peltier: Nous ne sommes pas ici pour protéger l'employé, rappelez-vous-le. Si nous discutions comme les représentants de la compagnie ont discuté, cela nous porterait à croire que les employés craignent de se mettre en difficulté en faisant un rapport, mais tel n'est pas le cas. Notre seul but est de connaître au plus vite les causes de l'accident et de les faire disparaître, dans l'intérêt public. Si l'un des employés est responsable de l'accident, il se peut qu'il soit puni et nous ne cherchons pas à empêcher cela. Laissez-moi dire de nouveau que ce que nous demandons c'est que le chef de train, disons qu'il s'agisse du chef de train, lorsqu'il fait son rapport de l'accident à la compagnie, mette simplement une feuille de papier carbonné et envoie à la Commission des chemins de fer une copie du rapport qu'il envoie au surintendant.

Est-ce qu'il peut y avoir une objection raisonnable de la part de la compagnie si elle n'a rien à cacher à ce qu'une copie du rapport qu'elle reçoit soit envoyée à la Commission?

M. CHRYSLER, C.R.: Est-ce que vous avez fait ces représentations à sir Henry Drayton avant de venir ici pour demander au comité de faire adopter ces dispositions?

M. PELTIER: Non, nous n'avons demandé à personne la permission de faire des suggestions aux honorables membres de ce comité.

M. CHRYSLER, C.R.: Est-ce que la Commission n'a pas le pouvoir d'obliger les compagnies à faire ce que vous demandez ici?

M. PELTIER: C'est là le point, si elle a ce pouvoir, elle ne l'a pas exercé et dans l'intérêt de nos compagnons ouvriers, et du public, nous croyons que l'amendement est convenable et dans l'intérêt de la compagnie, de ses employés et du public. Les employés de chemins de fer ne désirent aucunement cacher quoi que ce soit et la compagnie ne devrait avoir rien à cacher au public ou à la Commission, et nous disons: "Racontez tout ouvertement et que la Commission ait la première tous les renseignements". Maintenant, lorsqu'un accident arrive, le chef de train, ou autre officier, ou employé de la compagnie qui est responsable, doit aussitôt que possible envoyer au surintendant un rapport de l'accident, donnant des détails complets et, autant qu'il peut s'en assurer, en indiquer la cause; ces renseignements peuvent être erronés, mais il n'exprime que son opinion, et comme M. Carvell le dit, il peut être incriminé, mais c'est simplement une copie de son rapport au surintendant que nous lui demandons d'envoyer.

M. CARVELL: Ce que j'ai voulu dire c'est que je crains qu'il y ait des occasions où pour cette raison ce rapport serait de bien peu de valeur.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez retrancher le mot "employé" et mettre à sa place les mots "officier de la compagnie".

M. JOHNSTON, C.R.: Comme question de fait, c'est un employé, le chef de train, qui fait d'abord le rapport.

M. LAWRENCE: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi ne pas le laisser comme il est: "tout chef de train ou autre employé"?

M. PELTIER: Le chef de train a probablement les neuf dixièmes de tous les accidents à rapporter.

M. JOHNSTON, C.R.: Prenons encore cette même expression.

Le PRÉSIDENT (lisant):

> Tout chef de train ou autre employé faisant rapport à la compagnie de tout pareil accident doit, le plus tôt possible après que pareil accident s'est produit, en notifier la Commission par télégramme.

M. CARVELL: Cela me contente. Il notifie simplement la Commission du fait d'un accident. La Commission en a alors connaissance et elle peut faire une enquête si elle le désire. Il a donné l'information à la Commission qu'un accident s'est produit et la Commission pourra s'enquérir tel qu'il lui plaira.

M. MACDONELL: Ce comité ne peut faire davantage. Il appartient à la Commission d'agir alors.

Le PRÉSIDENT: Quel est l'autre point, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai ici une assez forte correspondance au sujet de la question des paiements bimensuels dont je n'ai pas à ennuyer le comité. Il s'agit d'un nouvel article projeté, 290A. En premier lieu, sans doute, ceci s'applique à toutes les compagnies, mais les compagnies qui tombent surtout sous son effet sont les lignes transcontinentales.

Le PRÉSIDENT: L'article dont s'occupe M. Chrysler dans le moment est l'article 290A—Ordonnances et règlements de la Commission. L'amendement soumis au comité est le suivant:

> 290A. Les salaires de toutes personnes employées dans l'exploitation, l'entretien ou l'équipement de tout chemin de fer auquel le Parlement du Canada a accordé de l'aide par voie de subvention ou autrement, ou qui a été déclaré être d'utilité publique pour le Canada, devront être payés au moins deux fois par mois.

Article 290 adopté par le comité.

M. CHRYSLER, C.R.: Sans doute les mots "chemin de fer auquel le Parlement du Canada a accordé de l'aide par voie de subvention ou autrement" tels qu'ils y sont introduits ne comprennent pas seulement les chemins de fer auxquels ces mots s'appliquent, parce que l'amendement projeté continue à dire qu'il s'appliquera à tout chemin de fer "qui a été déclaré être d'utilité publique pour le Canada". Donc il s'applique à tous les chemins de fer tombant sous la juridiction de ce Parlement.

Le PRÉSIDENT: Je regrette de vous interrompre, M. Chrysler, mais je crois que je devrais maintenant vous lire quelques lettres que j'ai reçues à ce sujet. Une lettre vient de M. Charles Dickie, secrétaire des Métiers Fédérés, contenant une résolution des Métiers Fédérés de la division des ouvriers mécaniciens et de celle des wagons de la compagnie du Pacifique-Canadien. Voici la lettre (lisant):

ANNEXE No 2

SYSTEME DE FEDERATION DES EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

LIGNES DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN,

BUREAU DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER, 26 av. Addington,

MONTRÉAL, QUÉ., 23 mai 1917.

M. J. ARMSTRONG,

Président du comité spécial de la Loi des chemins de fer,
Chambre des communes, Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—La résolution ci-jointe a été adoptée à l'unanimité par les représentants des Métiers Fédérés dans la division des ouvriers mécaniciens et celle des wagons du chemin de fer Pacifique-Canadien, maintenant en session dans la cité de Montréal.

Il n'est pas nécessaire d'entrer maintenant dans les détails de la question vu que la résolution parle par elle-même si ce n'est que pour ajouter que nous sommes certains que votre comité donnera à cette résolution la sérieuse attention qu'elle mérite parce que c'est là une matière d'une importance vitale pour tous les employés de chemins de fer et particulièrement pour ceux qui sont employés dans les usines.

Je suis votre serviteur,

CHAS DICKIE,
Secrétaire des Métiers Fédérés.

La résolution qui accompagnait cette lettre est la suivante (lisant) :

Attendu que nous sommes informés que c'est l'intention du gouvernement d'amender la Loi des chemins de fer du Canada pendant la présente session et,

Attendu que les représentants des corps publics ont comparu devant le comité des chemins de fer et ont présenté certains amendements projetés dans l'intérêt de leurs commettants, et

Attendu que les représentants des fraternités de chemins de fer se sont présentés et ont demandé d'adopter un amendement exigeant le paiement "bimensuel" des salaires sur tous les chemins de fer, et

Attendu que le paiement "bimensuel" des salaires a fait l'objet des demandes des employés de chemins de fer dans tout le Canada depuis plusieurs années soit sous forme de loi soit au moyen d'une entente conclue avec les officiers des différentes compagnies, mais sans résultat pratique, et

Attendu que la nécessité d'une semblable réforme et la justice d'une telle demande ont été reconnues par les députés de la Chambre des communes au cours de l'année 1909, alors que la loi désirée a été adoptée, mais a été rejetée par le Sénat, et

Attendu que la raison donnée dans le temps par les membres du Sénat était que, de fait, les employés de chemins de fer n'étaient pas unanimes sur cette question, et

Attendu qu'il est constant que les raisons toutes valides qu'elles pouvaient être alors n'ont plus de poids aujourd'hui à cause de l'attitude des représentants des fraternités des employés de chemins de fer à l'heure présente.

Il est par conséquent résolu: Que nous les membres du Système fédéré des Employés de chemins de fer représentant environ 15,000 ouvriers dans la division des ouvriers mécaniciens et celle des wagons du chemin de fer Pacifique-Canadien insistons avec la plus grande vigueur auprès des membres de la Commission des chemins de fer pour la convaincre de l'opportunité de suggérer tels amendements à la loi des chemins de fer du Canada qui obligeront tous les chemins de fer du Canada à payer leurs employés au moins deux fois par mois.

J'ai aussi une communication conjointe soumise par M. Peltier venant de M. W. G. Chester, président, comité général C. Ch. R., réseau du Pacifique-Canadien, et M. A. McGovern, président, comité général F.E.T., lignes de l'est du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. COCHRANE: Cette communication traite du même sujet.

Le PRÉSIDENT: C'est tout à l'appui de la même résolution et je vais la mettre au dossier. Elle a déjà été imprimée dans nos procès-verbaux, à la page 192. Puis j'ai une communication venant de sir George Foster à M. L. L. Peltier, vice-président, représentant législatif fédéral de l'Ordre des Conducteurs de chemins de fer et qui a été imprimée dans nos procès-verbaux aux pages 189-190.

M. MACDONELL: J'ai reçu une communication semblable de M. Peltier.

M. CHRYSLER, C.R.: Relativement à la résolution des Métiers Fédérés dans la division des mécaniciens et celle des wagons du chemin de fer Pacifique-Canadien, je crois que cela n'est pas couvert par l'amendement proposé, tel que je viens de l'entendre lire.

Le PRÉSIDENT: La voici:

> Il est par conséquent résolu: Que nous, les membres du Système Fédéral des employés de chemins de fer, représentant environ 15,000 ouvriers dans la division des ouvriers mécaniciens et celle des wagons du chemin de fer Pacifique-Canadien, insistons avec la plus grande vigueur auprès des membres de la Commission des chemins de fer pour la convaincre de l'opportunité de suggérer tels amendements à la loi des chemins de fer du Canada qui obligeront tous les chemins de fer du Canada à payer leurs employés au moins deux fois par mois.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne parle pas de cela, je parle de l'amendement que nous sommes à étudier.

M. JOHNSTON, C.R.: L'amendement tel que préparé est comme suit:

> 290 A. Les salaires de toutes personnes employées dans l'exploitation, l'entretien ou l'équipement de tout chemin de fer auquel le parlement du Canada a accordé de l'aide par voie de subvention ou autrement, ou qui a été déclaré d'utilité publique pour le Canada, doivent être payées au moins deux fois par mois.

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne veux pas critiquer le langage de l'amendement, parce que cela n'a pas d'importance pour ce que j'ai à dire. Je comprends, tel qu'il est lu, qu'il vise les personnes employées dans l'exploitation de la ligne, signifiant les personnes qui sont représentées ici par leurs représentants législatifs. Les hommes des usines qui sont mentionnés dans cette résolution ne semblent pas être compris dans l'amendement. Je n'ai pas eu connaissance qu'ils aient fait une demande quelconque jusqu'au moment où ils sont venus devant nous avec cette résolution qui vient justement de vous être lue. Je parle au nom de trois compagnies importantes de chemins de fer, et je dis que, vu leurs affaires et leurs ramifications, c'est d'abord impossible—deux paiements par mois ne peuvent pas être faits et maintenus. Il a été dit ici—je ne suis pas certain si la chose a été dite par les représentants des employés sur les trains ou non—que l'excuse donnée que la chose est impraticable n'existerait plus si l'on créait plus de subdivisions. Pour ce qui concerne le Pacifique-Canadien, je suis informé qu'il y a trois ou quatre cités où les feuilles de paie sont préparées et envoyées, savoir, Montréal, Winnipeg, Vancouver, et je ne suis pas bien certain au sujet de la quatrième—c'est peut-être Calgary. Tous les rapports ne viennent pas à Montréal, mais ils viennent tous dans ces quatre endroits—c'est-à-dire le rapport de chaque personne qui a à faire rapport. Je ne sais pas comment sont envoyés ces rapports, mais les rapports, quant aux heures de travail, aux journées d'ouvrage de chaque employé rentrent et une feuille de paie est préparée et cette dernière doit être vérifiée. Je ne sais si elle doit être retournée à cette fin ou non. Il est probable qu'elle doit l'être, mais

dans tous les cas ce travail demande beaucoup de temps pour préparer les paiements mensuels, et ces paiements mensuels, me dit-on, sont faits promptement. Le Grand-Tronc ajoute à ce qui précède une déclaration que sur leur réseau il faudrait augmenter leur personnel à cette fin, ce qui occasionnerait une dépense considérable d'environ $70,000, je crois. M. Ogden, l'auditeur de l'une des compagnies, dit que quel que soit ce qu'on a pu dire du projet dans les années passées, il serait virtuellement impossible de se procurer actuellement le personnel additionnel requis à cause de la rareté de la main-d'œuvre pendant la guerre. Le personnel de cette compagnie, ainsi que sur les autres lignes, a été réduit plus ou moins par le départ des hommes pour le front, et il est hors de question de faire un changement à présent. Voilà autant de dit pour les difficultés. Venons-en maintenant aux mérites du projet: ces messieurs viennent ici, et je n'ai aucun doute qu'ils ne soient dûment accrédités; je ne mets aucunement la chose en doute ni l'authenticité de la résolution que vous venez d'entendre lire, mais dans la correspondance vous constaterez que ce sont là des matières à débattre entre les compagnies de chemins de fer et les employés. Ce sont des membres des fraternités organisées. Ils concluent des ententes plus ou moins fréquemment et une entente générale existe dans le moment. C'est-à-dire, qu'il y a une entente en vigueur. J'apprends par les journaux—je ne le sais pas par les instructions que j'ai reçues—qu'une entente a été conclue ce printemps intéressant un certain nombre de ces employés après que des négociations qui ont duré quelque temps ont abouti à une entente récemment conclue. Que comprend cette entente? Beaucoup de choses. Je ne crois pas avoir jamais vu de ces ententes, mais j'ai une idée de ce qu'elles déterminent. Elles fixent l'échelle des salaires et les heures de travail. Dans le cas des préposés aux trains la distance parcourue en milles correspond à une journée et toutes ces sortes de choses. Est-ce que cette question de salaire n'est pas une matière qui devrait être réglée d'après les termes de cette entente? Est-ce qu'elle n'en est pas une partie et l'une des conditions? Est-ce qu'il est convenable de voir ces messieurs se présenter ici et dire: "Nous acceptons une entente, nous déterminons notre mode de paiement et nos heures de travail, et toutes les autres conditions relatives à notre emploi au moyen d'une entente, et ensuite nous venons au parlement et demandons une condition additionnelle qui est à notre avantage et au désavantage de la compagnie." Je dis que cela est injuste.

M. CARVELL: Prétendez-vous que ceci devrait faire partie de l'entente?

M. CHRYSLER: C'est une condition qui devrait être déterminée au cours des négociations et qui ne devrait pas être ajoutée à l'entente par une loi du parlement. Il me semble que si cette question était si importante les employés auraient fait inscrire cette condition dans l'entente. Pourquoi ne l'ont-ils pas fait?

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'ils ne l'ont pas demandé?

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne sais pas.

M. MACDONELL: Ils le demandent aujourd'hui et ils l'ont demandé à ma connaissance une centaine de fois.

M. CHRYSLER, C.R.: Ils ont eu leur entente.

M. CARVELL: Je suppose qu'ils vont dire qu'ils ne pouvaient pas faire autrement.

M. CHRYSLER, C.R.: Je suis certain que les membres de ce comité ne diront pas que ces hommes ont accepté une entente parce qu'ils ne pouvaient pas faire autrement. Cette entente a été conclue en toute liberté. Voilà la raison de mon objection et une autre, c'est qu'il est impossible de le faire.

M. MACDONELL: Que dites-vous des chemins de fer américains?

M. CHRYSLER, C.R.: Ils ne peuvent être comparés aux nôtres.

M. MACDONELL: Mais quelle est la coutume suivie?

M. CHRYSLER, C.R.: On me dit que sur quelque cinquante états il y en a vingt-huit où la loi exige le paiement bimensuel des salaires.

M. BEST: Comment vous arrangez-vous à Brownsville où vous payez toutes les semaines?

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne sais pas où cela se trouve.

M. BEST: C'est dans l'état du Maine.

M. CHRYSLER, C.R.: Eh bien, ils pourraient payer tous les jours.

M. BEST: Ils ont payé ainsi pendant plus de deux ans.

M. CHRYSLER, C.R.: Je prétends que ceci n'est pas une matière, dans tous les cas, qu'il est à propos d'inclure dans une de nos lois. C'est une affaire domestique à être réglée entre les compagnies et leurs employés, et ces questions doivent se régler, et elles se règlent, dans le meilleur esprit. Il n'existe aucune plainte dans le moment, ces messieurs eux-mêmes qui parlent au nom des employés l'ont dit ici dans cette salle.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'ils n'ont pas soumis leur cas?

M. CHRYSLER, C.R.: Ils ont présenté leur cas, mais c'est là une condition générale qu'ils ont une entente avec les chemins de fer et qu'il n'y a aucun différend entre eux.

M. PELTIER: Le Pacifique-Canadien contrôle la ligne du Sault, n'est-ce pas?

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne crois pas que cela n'ait rien à faire avec cette question.

M. PELTIER: Quels sont les jours de paie sur la ligne du Sault?

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne crois pas que cela ait rien à faire avec cette question; cela signifie simplement qu'exploitant leur ligne aux Etats-Unis ils ont à se conformer aux lois de ce pays. Cela peut être un fait intéressant, mais il n'a pas grand poids ici. Je n'ai pas entièrement répondu à M. Macdonell au sujet des chemins de fer américains. Les circonstances n'y sont pas les mêmes. Là il n'y a pas un seul chemin de fer allant de l'Atlantique au Pacifique; les chemins de fer se subdivisent à Chicago, ils se subdivisent encore à Saint-Paul, ou Minneapolis, ou à un autre endroit où les lignes se divisent en trois réseaux.

M. MACDONELL: Je ne demandais pas la raison, mais simplement quelle était la coutume suivie aux Etats-Unis relativement aux employés des chemins de fer. Si vous ne pouvez pas le dire, laissez faire.

M. CHRYSLER, C.R.: Je vous l'ai dit. Je pense qu'il y a une loi dans vingt-huit états, ou à peu près, obligeant de payer les salaires deux fois par mois.

M. PELTIER: Puis-je demander à M. Chrysler une autre question? Il a dit, il y a un moment, que le Pacifique-Canadien se divisait en quatre divisions pour payer les salaires.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai dit qu'il y avait quatre bureaux.

M. PELTIER: Exactement, et la ligne se divise en quatre bureaux pour le paiement de ses employés. Cela représente quatre chemins de fer en tant que la question de payer les salaires aux employés est concernée, n'est-ce pas?

M. CHRYSLER, C.R.: C'est possible.

M. PELTIER: Ce ne peut pas être un chemin de fer transcontinental pour ce qui concerne le paiement des employés.

M. CHRYSLER, C.R.: Ce que j'ai dit c'est qu'il y a quatre bureaux où se font ces paiements. J'ai donné ce détail dans le but de montrer que la compagnie a fait tout ce qu'elle a pu pour subdiviser les paiements, mais cependant la compagnie ne peut pas prendre moins de temps qu'elle n'en prend actuellement.

Le PRÉSIDENT: Avant de reprendre votre siège dites donc brièvement votre objection.

M. CHRYSLER, C.R.: En premier lieu, c'est une intervention dans les affaires de

vous venez justement de lire signée par M. Chester et M. McGovern. Le premier est président du comité général de conciliation de l'Ordre des Conducteurs de chemins de fer sur le Pacifique-Canadien. L'autre est le président du comité général de l'Organisation des Employés sur les trains. Ils ont écrit et demandé cette loi parce que, jusqu'ici, il a été impossible d'obtenir le consentement de la compagnie chaque fois que cette question est venue sur le tapis. Maintenant, j'ai reçu une lettre du président du comité général de la Fraternité des Mécaniciens de locomotives. C'est vrai, ainsi que le dit M. Chrysler, qu'ils sont liés par une entente avec la compagnie, mais j'ai reçu une lettre—je regrette de ne pas l'avoir avec moi aujourd'hui—disant que leur comité réuni à Montréal avait approuvé ma conduite en essayant de faire adopter par le parlement du Canada une loi exigeant le paiement bimensuel des salaires. M. Chrysler appuya sur le fait, comme il l'a dit, que notre organisation est assez puissante pour demander ces choses à la compagnie de chemin de fer. Cela est possible s'ils s'y prennent de cette façon, mais ils n'aideraient pas aux autres qui n'ont pas d'organisation du tout, ni aux autres organisations qui ne sont pas assez fortes pour obtenir ces avantages.

M. Chrysler, C.R.: Je n'ai pas parlé de ce qu'elles étaient assez fortes.

M. Lawrence: C'est ce que vous avez insinué et conseillé de faire. Nous ne sommes pas en faveur d'une législation de classe de quelque nature ou forme que ce soit. Nous croyons que ce qui est assez bon pour nous est assez bon pour les autres employés, qu'ils puissent, ou non, aller le demander à la compagnie. Je ne sais pas si je vous l'ai dit l'autre jour, mais l'état du Michigan a adopté il y a deux ou trois ans une loi obligeant les compagnies de chemins de fer de payer leurs employés deux fois par mois. Le chemin de fer *Canada Southern* sur lequel j'ai voyagé est exploité par le *Michigan Central*. Les employés canadiens de la compagnie après avoir commencé à recevoir dans le Michigan leurs salaires deux fois par mois ont demandé, une fois en Canada, à la compagnie de continuer ces paiéments. La compagnie y a consenti et paie encore leurs salaires de cette manière. Maintenant, si les compagnies de chemins de fer doivent dépenser tant d'argent pour mettre ce projet à exécution, comment se fait-il que cette compagnie ait consenti si volontiers à accorder une chose qu'elle n'était pas absolument obligée de faire?

M. Chrysler, C.R.: Combien la compagnie a-t-elle de milles en Canada?

M. Lawrence: Ce n'est pas une question du nombre de milles mais du nombre des employés. Le *Michigan Central* a un plus grand nombre d'employés par mille qu'aucun autre chemin de fer en Canada. M. Chrysler dit que les paiements bimensuels sont impossibles. Si tel est le cas pourquoi le Pacifique-Canadien le fait-il dans l'état du Maine? Il y a un certain nombre d'états de l'Union américaine qui obligent les chemins de fer à payer les salaires de leurs employés deux fois par mois, par exemple les suivants, Arizona, Arkansas, Illinois, Indiana, Kentucky, Louisiana, Maryland, Michigan, Minnesota, Mississipi, Missouri, New-Jersey, New-York, Ohio, Oklahoma, Pennsylvania, Caroline-Sud (ici la loi n'affecte que les employés dans les usines), Texas et Virginia (la loi de cet état n'affecte que les employés des usines). Dans les états suivants il est statué que les compagnies de chemins de fer paieront les salaires au moins une fois par semaine: Connecticut, Maine, Massachusetts, New-Hampshire, Rhode-Island et Vermont. Le chemin de fer du Grand-Tronc paie ses employés qui vivent dans l'état du Vermont une fois par semaine. Le Pacifique-Canadien paie ses employés résidant dans l'état du Maine une fois par semaine. Brownsville est un centre important de jonction dans cet état et les employés y sont toujours payés toutes les semaines. Si le Pacifique-Canadien peut faire cela dans l'état du Maine pourquoi ne peut-il le faire ici? Tout le travail supplémentaire à faire est un travail de duplication. Les feuilles de paie sont préparées à présent une fois par mois; si cette disposition était adoptée il faudrait préparer les feuilles de paie deux fois par mois et le travail ne sera que la moitié plus long que dans le cas des feuilles de paie préparées une fois par mois.

L'hon. M. COCHRANE: Comment ceci pourrait-il fonctionner dans le cas des employés de Vancouver? Ne faudrait-il pas alors que les listes de salaires soient faites puis expédiées à Montréal et finalement renvoyées à Vancouver? Cette méthode n'impliquerait-elle pas une perte de temps considérable?

M. LAWRENCE: Il n'y aura pas d'obligation à envoyer les listes de salaires à Montréal. Je comprends que la division de l'Ouest est contrôlée à Winnipeg et celle de l'Est, à Montréal. Les chèques pour les employés de la division de l'Ouest sont faits à Winnipeg, et à Montréal pour ceux de la division de l'Est. Si je suis bien renseigné, je crois qu'à l'heure actuelle les employés du Pacifique-Canadien, à l'est de Fort-William, touchent leurs chèques de paye le 15 du mois pour le mois précédent. J'ai fait des enquêtes et, en tant que je puisse le savoir, les employés y reçoivent leurs chèques le 15 du mois.

M. SINCLAIR: Qu'avez-vous à dire au sujet de l'objection soulevée par M. Chrysler concernant la difficulté de trouver des hommes à cause de la guerre?

M. LAWRENCE: Nous pouvons garantir que nous serons en mesure de fournir les hommes nécessaires, tous des soldats revenus du front. Je suis un des officiers de l'exécutif de l'Association des soldats revenus du front, à Ottawa, et je puis garantir que nous pourrons leur fournir des hommes aussi compétents qu'ils trouveront n'importe où, tous des soldats revenus du front. A ce sujet, je voudrais que tous les patrons ou hommes d'affaires, lorsqu'ils auront besoin d'hommes, nous en avertissent et ainsi la tâche de placer nos soldats invalides sera de beaucoup facilitée dans ce district comme dans tout autre district au Canada. Je voudrais vous demander, monsieur le Président et messieurs, de ne pas oublier qu'en 1911, un certain nombre de députés aux Communes se prononçaient en faveur de cette mesure alors qu'elle était présentée à la Chambre par M. Martin, de Montréal. Le bill avait été introduit et soumis au comité des chemins de fer où il fut rejeté: à la même session, il était introduit de nouveau en Chambre—je veux parler du bill demandant le paiement bimensuel des salaires aux employés des chemins de fer,—on le considéra alors comme mesure du gouvernement et le premier ministre réussit à le faire étudier de nouveau. Quelques députés suggérèrent de le soumettre au comité des chemins de fer, mais cette proposition fut rejetée et le bill adopté à l'unanimité par la Chambre—pas un député du parlement fédéral ne vota contre la mesure; elle fut adoptée aux Communes et soumise au Sénat; ici elle fut transmise au comité des chemins de fer du Sénat et, comme vous le savez, il y avait à ce moment une division considérable dans les rangs des employés des chemins de fer et, à cause de cette division, quelques sénateurs s'opposèrent au bill, qui fut de nouveau rejeté. A ce moment, quelques-uns des représentants prirent l'affaire en mains et introduisirent ce bill de nouveau et à la même session. Je crois que c'était la première fois qu'un bill était introduit pour la seconde fois après avoir été défait à une même session. Toutefois, avant que le Sénat pût décider finalement de cette question, il s'ajournait le 7 août et avant de se réunir de nouveau, le parlement était dissout et, en conséquence, le bill en question ne passa pas le stage final en 1911, malgré que la Chambre des communes l'eut approuvé à l'unanimité. S'il y avait à cette date de bonnes raisons pour que le parlement canadien adoptât une telle mesure, ces raisons doivent être bien plus fortes aujourd'hui. Il est de l'intérêt de tout le monde que cette loi soit adoptée; le coût actuel de la vie, comme toute autre chose, rend son adoption plus nécessaire que jamais, et il n'y a pas au pays une seule personne qui dira que l'adoption d'un tel projet de loi ne donne pas aux employés de chemin de fer toujours un peu plus d'argent en mains et, tout le monde le sait, si une personne a l'argent pour payer au comptant ce qu'elle achète, il lui en coûtera moins cher que si elle est forcée d'acheter à crédit ou payable au mois. C'est ce que nous voulons; nous voulons débarrasser les employés de chemins de fer des désavantages du système de crédit au mois. Aussi, à cause du fait qu'en 1911 la Chambre des communes a voté à l'unanimité en faveur de l'adoption de cette mesure, je demanderais à ce comité de considérer favorablement notre requête.

M. CHRYSLER, C.R.: J'ai trouvé une lettre écrite par M. Ogden, vice-président du Pacifique-Canadien, et adressée à M. Beatty, en date du 28 mai 1917. Je vais en donner connaissance au comité. (Il lit):

M. E. W. BEATTY, Ecr.,
Vice-président et aviseur général,
Montréal.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de l'arrangement en faveur du paiement bimensuel des salaires aux employés de chemins de fer.

Ce système pourrait donner satisfaction sur un chemin de fer dont le parcours ne dépasse pas 24 heures, mais avec un réseau comme celui du Pacifique-Canadien, ou même le Grand-Tronc ou une ou l'autre des routes transcontinentales, il serait pratiquement impossible de tenir à date les listes de paye et d'effectuer promptement le paiement des salaires s'il doit être fait deux fois par mois.

La grande difficulté n'est pas dans la préparation des chèques par les comptables, mais dans celle des listes de paye originales. A l'heure actüelle, le Pacifique-Canadien a des comptables à Montréal, Winnipeg, Calgary et Vancouver, et le nombre de ceux-ci est suffisant pour couvrir tout le réseau. Il faut envoyer les registres des pointeurs de toutes les sections du parcours à certains quartiers divisionnaires, où ils sont calculés et inscrits aux listes de paye, et c'est cette préparation que je ne crois pas qu'on puisse faire plus d'une fois par mois. Il faut de sept à dix jours, à la plupart des quartiers, pour préparer les listes de paye, et, par conséquent, il est évident que si l'on double la somme de travail il en résultera certainement des retards dans le paiement des salaires.

Sous le régime actuel, les hommes sont payés promptement et, dans des cas d'urgence, où il y a maladie dans la famille, ou toute autre chose sérieuse, nous avons un système de chèques, pour cas particuliers, qui est toujours très apprécié en cas de besoin. S'il fallait se séparer de l'ancien système, ce serait faire très peu de bien et peut-être beaucoup de mal.

Tous les hauts fonctionnaires des chemins de fer, ainsi que d'autres corporations, sont payés mensuellement comme les autres employés, et tout changement semblable, à une heure où le personnel pourrait être plus complet à cause de la guerre, ne serait qu'une cause d'ennuis.

Votre tout dévoué.

(Signé) T. G. OGDEN,
Vice-président.

M. PELTIER: Un instant, s'il vous plaît; si cette lettre doit être inscrite aux dossiers, je demanderais au comité de ne pas oublier que de Winnipeg à l'Atlantique, dans tous les états aboutissant sur le réseau du Pacifique-Canadien, les employés de chemins de fer sont payés deux ou quatre fois le mois. C'est un long trajet de Winnipeg à l'Atlantique, et les états Illinois, Michigan, Ohio, New-York, Maine et Vermont, ont tous adopté une législation demandant le paiment bimensuel ou hebdomadaire des salaires des employés de chemins de fer, et lorsque ces projets de loi furent amenés devant les législatures des divers états, si je me rappelle bien, ni les chemins de fer du côté américain ni les nôtres n'ont protesté contre ces mesures.

M. NESBITT: Et l'état de New-York?

M. PELTIER: Dans l'état de New-York, ces salaires sont payés deux fois par mois; même le Grand-Tronc qui traverse l'Illinois, le Michigan et autres états, se conforme à cette loi, et, lorsque celle-ci fut adoptée dans ces divers états, les dossiers montrent que les compagnies de chemins de fer au Canada ne se sont pas opposées à ce projet de loi. Alors, pourquoi s'opposent-ils dans ce pays? La compagnie prétend maintenant

qu'elle aura des difficultés à préparer les listes et les chèques de paye, mais, je pourrais ajouter, ces difficultés ne sont pas insurmontables. Cet amendement ne fixe pas la date à laquelle les hommes seront payés; il laisse ceci aux compagnies de chemin de fer qui peuvent s'ajuster à leurs conditions respectives. Une autre chose, nous sommes bien prêts à leur accorder—je n'ai pas consulté les autres représentants ici, mais je crois bien qu'ils seront de mon avis—nous sommes bien prêts à leur accorder deux ou trois mois après l'adoption de cette mesure avant qu'elle soit mise en vigueur, afin de leur donner l'occasion de se préparer à respecter les exigences de cette nouvelle loi. Nous sommes prêts à faire tout en notre pouvoir pour leur venir en aide à ce point de vue. Maintenant, en ce qui peut se rapporter aux dépenses encourues par le paiement bimensuel des salaires au lieu du paiement mensuel, cette objection a été défaite par M. Lawrence, toutefois, qu'on me permette d'ajouter—je sais ce que je dis —que les compagnies peuvent agir tout comme par le passé, concentrer leurs forces, appeler quelques-uns de leurs employés des autres bureaux pour deux ou trois jours afin d'aider à la préparation des listes de paye. Cela, nous le savons, a été fait dans le passé.

M. SINCLAIR: Nous avons discuté tout cela avant aujourd'hui, et si le ministre croit que nous devrions faire ce changement, je ne vois pas qu'il soit utile d'argumenter davantage.

M. PELTIER: Je ne sais pas pourquoi l'on en ferait retomber la responsabilité sur le ministre.

Le PRÉSIDENT: L'article 290 (a) se lit comme suit:

> Les salaires de toutes personnes employées dans le fonctionnement, maintien ou équipement, de tout chemin de fer auquel le Parlement aura accordé de l'aide par voie de subsides ou autrement, ou qui aura été déclaré être une entreprise à l'avantage du Canada, seront payés au moins bimensuellement.

L'amendement doit-il être adopté?—Adopté.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à dire M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Je ne crois pas qu'il soit utile d'y ajouter des commentaires, mais c'est mon devoir envers les compagnies de le faire.

Le PRÉSIDENT: On a attiré mon attention sur le fait que l'article 290 n'avait pas encore été adopté. Doit-on l'adopter tel qu'amendé?—Adopté.

M. CHRYSLER, C.R.: L'article 292 est le suivant; cet article a été retranché à tort, à cause du malentendu auquel j'ai participé pour un moment, qu'il était compris dans l'article 414.

Le PRÉSIDENT: Vous avez demandé, je crois, qu'il soit biffé?

M. BEST: J'ai demandé qu'il soit biffé, et M. Chrysler était du même avis.

M. CHRSLER, C.R.: L'article 414 pourvoit à ce

> Qu'aucune de ces personnes ne sera déclarée coupable d'une telle contravention à moins qu'au moment oû ladite contravention a été commise, une copie dudit règlement, règle ou ordonnance, eût été affichée à un endroit visible dans la gare d'où le coupable est monté sur le train, ou à laquelle, ou près de laquelle, la contravention a été commise.

On a supposé que cela comprenait toutes les catégo[illegible]

de la compagnie n'est pas notifié par ce genre de règlements ou d'affichage. Il porte sur lui le livret contenant tous les règlements de la compagnie, et il connaît tous ceux qui se rapportent à lui-même. L'article 414 ne s'applique pas à lui du tout. L'article 292 vise à pourvoir à la mise en vigueur des pénalités imposées pour contravention, par l'employé, à tout ce qui est inscrit dans les règlements, dont quelques-uns peuvent bien s'appliquer ou ne pas s'appliquer à lui. L'article 392 est basé sur l'article 291.

M. CARVELL: N'interprétez-vous pas l'article 291 comme s'appliquant et aux employés et au public?

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, c'est ce que je dis. Cet article est mal rédigé. On aurait dû séparer ces deux classes.

M. CARVELL: Sans aucun doute.

M. CHRYSLER, C. R.: La disposition de l'article 291 qui a trait à la vitesse à laquelle le matériel roulant doit circuler s'applique aux employés; la disposition concernant les heures d'arrivée et de départ des trains s'appliquent aux employés; il en est ainsi des provisions qui ont trait au chargement et au déchargement des wagons ainsi qu'au reçu et à la livraison des marchandises. Puis l'on arrive au paragraphe (e) au sujet de la fumée et tout embarras d'aucun genre sur les convois et sur le terrain de la compagnie du chemin de fer; ceci s'applique au public, et c'est cette contravention dont on veut donner avis par les affiches ou annonces placées dans les gares ou autres propriétés de la compagnie. Au sujet des matières mentionnées à la première partie de l'article 291, les règlements ne seraient pas rédigés de cette manière; il s'adresseraient directement à l'employé.

M. NESBITT: Est-ce que M. Chrysler veut biffer l'article 292?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. NESBITT: Je ne crois pas qu'il devrait être retranché.

M. BEST: Avant que le comité décide de maintenir l'article 292, je voudrais répéter ce que j'ai déjà dit, que parce que la compagnie avait le droit d'imposer une amende à son employé, ce n'est pas une raison pour qu'en plein vingtième siècle une corporation quelconque puisse avoir le droit d'imposer des pénalités ou faire une loi à cet effet. J'ai toujours soutenu qu'une compagnie de chemin de fer avait le droit de maintenir ou faire respecter une certaine discipline; elle a le droit d'imposer des pénalités ou faire une loi à cet effet. J'ai toujours soutenu qu'une compagnie de chemin de fer avait le droit de maintenir ou faire respecter une certaine discipline; elle a le droit de le faire et c'est quelquefois nécessaire pour obtenir un bon service. Nous reconnaissons la nécessité de ce principe, et nous n'avons pas le droit de faire quoi que ce soit qui tendrait à éliminer tout système juste et équitable. Mais de là à dire que les compagnies de chemin de fer ont le droit de faire des lois en matière criminelle....

M. NESBITT: Comment pourraient-elles alors faire respecter ses règlements?

M. BEST: Par la discipline de la compagnie du chemin de fer elle-même. Elle peut la déterminer, et si l'employé croit qu'elle est trop sévère il exprimera ses vues par la suite. C'est ce qu'il fait généralement. Mais dire qu'en plein vingtième siècle une compagnie peut se faire donner le privilège de faire une chose qui relève de l'Etat seulement—c'est-à-dire de faire une loi en matière criminelle—c'est si éloigné de tout principe moderne que je ne puis concevoir comment l'on puisse se permettre de laisser une disposition semblable dans la Loi des chemins de fer.

M. NESBITT: Les mots "sur conviction sommaire" dans cette loi, ne veulent-ils pas dire qu'il doit y avoir procès?

M. CARVELL: Oui.

M. BEST: La compagnie avait l'habitude d'imposer des amendes à ses employés coupables de quelque contravention à ses règlements puis déduire la somme d'une telle amende du salaire d'un tel employé. Maintenant, quelques tribunaux ont découvert qu'elle n'avait pas le droit d'agir ainsi; mais elles l'ont fait.

M. NESBITT: Elles sont tenues de soumettre ces causes à quelque autorité civile, n'est-ce pas?

M. BEST: Ce n'est pas ce qu'elles ont fait habituellement. Les compagnies ont ainsi retenu des milliers de dollars des salaires de leurs employés, et cet argent n'a jamais été remboursé.

M. CARVELL: L'article pourvoit à ce que l'employé soit tenu de se présenter devant un magistrat de police. Pensez-vous qu'un homme va être condamné à payer une amende à moins que l'accusation soit prouvée?

M. BEST: Nous prétendons qu'une compagnie de chemin de fer ne devrait pas avoir plus de privilège qu'aucune autre corporation ou qu'un particulier.

M. CARVELL: Ceci devient très important. Nos vies et nos propriétés sont entre les mains des compagnies de chemins de fer et dépendent de la bonne administration du service, bien que je comprenne, d'un autre côté, qu'il semble difficile d'imposer à un employé du chemin de fer une pénalité qu'on n'impose pas à d'autres....

M. NESBITT: Ce sont des êtres humains, après tout.

M. CARVELL: Je tiendrais à ce qu'on ne retranche pas l'article 292.

M. BEST: En réponse à cela, je puis dire que les employés attachés au fonctionnement des trains sont tenus de subir les examens exigés d'après des règlements établis à cet effet et approuvés par la Commission des chemins de fer en vertu du pouvoir qui lui est accordé par la Loi des chemins de fer.

M. NESBITT: Pourquoi ne seraient-ils pas tenus à cela?

M. BEST: Nous ne sommes pas contre cela. La contravention à ces règlements est prévue par un autre article de la loi.

M. NESBITT: Est-ce cela, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que l'interprétation de M. Chrysler est exacte. Je crois que l'article 414 a trait au public et non aux employés de la compagnie.

M. BEST: Il a trait à "toute personne".

M. JOHNSTON, C.R.: Si vous lisez tout l'article, vous verrez qu'il n'en est pas ainsi. Le préambule se lit comme suit: "Pourvu qu'aucune telle personne ne soit déclarée coupable d'une telle contravention, à moins qu'au moment où la dite contravention a été commise, une copie imprimée du dit règlement, règle ou ordonnance était affichée à un endroit visible de la gare d'où le coupable du délit est monté sur le train à laquelle ou près de laquelle la contravention a été commise".

M. NESBITT: Je serais d'avis que la pénalité soit la même sous l'empire de l'article 292 que celle imposée par l'article 414, c'est-à-dire ne devant pas excéder $20.

M. CARVELL: En supposant qu'un employé dépasse la limite de vitesse; vous n'êtes pas capable d'afficher un règlement défendant de dépasser une certaine limite.

M. LAWRENCE: Je ne crois pas qu'il peut y avoir beaucoup d'objection à cela. Nous croyons que l'article 414 s'étend jusque là, et il n'y a pas de doute qu'il le comprend aussi. Les membres du comité comprendront que tous les règlements qui ont trait au fonctionnement d'un convoi, et qui ne sont pas inscrits au livre-guide de l'employé, sont affichés à la gare d'où il doit monter sur le train qui lui est assigné.

M. NESBITT: Ce livre-guide contient plusieurs règlements.

M. LAWRENCE: On ne peut porter sur soi tous les règlements. Il me faudrait une malle de vapeur pour transporter tous les bulletins.

M. CARVELL: Des bulletins et des règlements ne sont pas la même chose.

M. LAWRENCE: Nous comprenons, sans doute, que l'article s'appliquerait aux deux. Les bulletins et les règlements ont la même force de loi. Pour ce qui est de cela, si l'article 414 ne s'applique pas, nous ne tenons pas à nous esquiver de notre responsabilité. Toutefois, l'article 292 ne s'applique pas à l'adoption de règlements, ce à quoi nous nous opposons, il s'applique à la mise en vigueur des règlements. Si vous croyez qu'il importe de conserver l'article 292, pourquoi imposer des pénalités aux employés plus qu'au public? Nous disons: réduisez l'amende.

M. JOHNSTON, C.R.: Réduisez l'amende à $20, au lieu de $40.

M. W. L. SCOTT, C.R.: Avant de faire cela, il conviendrait de ne pas oublier qu'une contravention par un employé peut être une chose bien plus sérieuse qu'une contravention à un règlement qui s'applique au public. Une négligence de la part d'un employé de chemin de fer peut mettre en danger la vie de milliers de personnes.

M. LAWRENCE: Monsieur Scott, si c'est une chose aussi sérieuse, pourquoi le Code criminel ne s'y appliquerait-il pas?

M. BEST: Le Code criminel pourvoit à des cas de ce genre.

M. CARVELL: L'amende de $40 n'est que la somme maximum permise. En pratique, cette pénalité peut bien ne pas dépasser un dollar.

M. PELTIER: Les compagnies ont adopté le système de punition d'après le mérite de l'individu. Elles peuvent suspendre ou congédier un employé. La position d'un employé de chemin de fer est bien différente de celle d'un employé d'un autre service, et si un employé oublie de faire certaine chose, c'est une négligence dans l'accomplissement de son devoir, et il est passible de punition. Si vous introduisez toutes ces pénalités dans les règlements, il deviendra difficile d'avoir des hommes pour l'exploitation des chemins de fer.

M. NESBITT: Je propose que la pénalité soit réduite à $20 et que l'article soit adopté.

M. SINCLAIR: Je ne puis appuyer cela.

M. CARVELL: Ni moi. Je propose en amendement que l'article 292 soit adopté.

M. SINCLAIR: J'appuie cette motion.

La motion est mise aux voix et l'article adopté.

L'article 313—Tarif et taux de transport—Accommodation pour trafic.

M. CHRYSLER, C.R.: M. McMaster a proposé un amendement à l'article 313 que je tiens à opposer fortement. C'est un nouveau paragraphe.

M. JOHNSTON, C.R.: M. McMaster a proposé d'ajouter l'alinéa suivant comme paragraphe (e) de l'article 313:

> (e) Fournir tout autre service qui pourrait être habituel ou ordinaire et se rapportant aux fonctions d'un affréteur, et que la Commission peut de temps en temps, ordonner et maintenir en fonctionnement les services actuellement établis à moins que ceux-ci aient été discontinués par ordonnance de la Commission.

M. CHRYSLER, C.R.: Si le comité ne tient pas à adopter cet amendement, je n'ai plus rien à dire.

M. CARVELL: Je ne comprends pas bien ce que veulent dire les mots "qui pourrait être habituel ou ordinaire et se rapportant aux fonctions d'un affréteur."

M. JOHNSTON, C.R.: Ce n'est pas moi qui ai redigé cela. Cela fut introduit par M. McMaster, représentant du *Board of Trade* de Toronto, et il a déclaré que les chemins de fer, tout en exerçant les fonctions de transporteurs, s'occupaient de différentes choses. Je crois qu'il en a même mentionné une, la mouture en transit.

M. CARVELL: Cela peut bien s'appliquer à n'importe quoi. Vous pouvez bien dire qu'il est habituel chez les compagnies de chemin de fer de maintenir en fonctionnement une quantité de camions-autos pour livrer les marchandises par toutes les rues de la ville.

Le PRÉSIDENT: M. McMaster a fait un exposé complet à l'appui de l'amendement.

M. NESBITT: Je ne voudrais pas que ce paragraphe soit adopté, parce que je sais que les compagnies de chemin de fer maintiennent certains services en fonctionnement, tels que la mouture en transit et l'arrêt aux gares pour le déchargement des wagons.

M. CARVELL: La difficulté est dans la portée ou étendue si considérable des mots: "tout autre service qui pourrait être habituel ou ordinaire." Il n'y a pas de limite à ce qu'on puisse demander à une compagnie de faire. On peut lui demander de faire des choses auxquelles elle n'aurait jamais songé, rien qu'à cause du fait que ces choses ont déjà été faites dans le passé, et qu'on les considère comme habituelles.

M. NESBITT: En plus de fournir, "tout autre service qui pourrait être habituel ou ordinaires relativement aux fonctions d'un affréteur", la compagnie, en vertu de cet amendement, est tenue "de maintenir en fonctionnement les services actuellement établis à moins que ceux-ci aient été discontinués par ordonnance de la Commission."

M. CARVELL: La dernière partie n'est pas aussi sérieuse.

M. NESBITT: La compagnie fait aussi de la mouture en transit et permet aussi qu'on décharge la moitié d'un wagon à une gare et l'autre moitié à une autre gare.

M. CHRYSLER, C.R.: Tout ce dont parle M. McMaster est déjà prévu par l'article; c'est-à-dire la mouture en transit et la réfrigération des produits exposés à la perdition. Puis, il y a des privilèges d'accordés relativement au transport des fruits à partir de la côte du Pacifique, et pour le déchargement d'un wagon à une ou deux stations; il y a encore le privilège d'exiger des honoraires spéciaux pour les arrêts et pour la mise en voie de garage. Toutes ces choses sont prévues par la loi.

M. NESBITT: Ce n'est pas prévu par l'article 313.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est prévu par les règlements que la Commission a le droit de faire relativement aux conditions du transport. Les conditions du trafic couvrent à peu près tout ce que vous voulez.

M. MACDONELL: Il n'est pas question de cela en particulier dans la loi.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est compris dans l'article 313. (Il lit):

> "La compagnie est tenue, conformément à ses pouvoirs,—
>
> (*a*) de fournir, au point de départ, et à la jonction du chemin de fer avec d'autres voies ferrées, et à tous les postes d'arrêt établis à cette fin, de l'accommodation efficace et convenable pour la réception et pour le chargement de toutes marchandises destinées à être transportées par voie ferrée;
>
> (*b*) de fournir de l'accommodation efficace et convenable pour le transport, le déchargement et la livraison de toutes telles marchandises;
>
> (*c*) de recevoir, transporter et livrer, sans retard, et avec le soin et la diligence voulue, toutes telles marchandises; et,
>
> (*d*) fournir et faire servir à cette fin tous appareils convenables, accommodation et moyens nécessaires à la réception, au chargement, transport, déchargement et la livraison des marchandises."

Au sujet de l'amendement projeté, M. McMaster dit dans son mémoire (il lit):

> Le *Board of Trade* de Toronto croit que le public jouit actuellement de services habituels ou d'occasion qui ne sont pas expressément compris dans les dispositions de la loi."

L'hon. M. COCHRANE: Mais cet article n'accorde pas le droit à un honoraire pour arrêt en route.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est ce à quoi il vise.

M. CHRYSLER, C.R.: Ce droit n'existe-t-il pas aujourd'hui en vertu des ordonnances de la Commission?

M. MACDONELL: Et il peut être discontinué dès demain.

M. CHRYSLER, C.R.: Non pas sans le consentement de la Commission.

M. BLAIR: Je ne le pense pas. J'aimerais à demander à M. Chrysler de m'indiquer la disposition exacte en vertu de laquelle la Commission peut autoriser une compagnie de chemin de fer à faire de la mouture en transit. Si je ne me trompe, la Commission a déjà étudié cette question et décidé que cette autorisation était un privilège et non un droit. C'était un privilège que l'expéditeur pouvait demander, mais que la compagnie du chemin de fer était libre d'accorder ou de refuser.

M. CHRYSLER, C.R.: Pour ma part, je ne suis pas très familier avec toutes les conditions.

M. BLAIR: Eh bien. La compagnie de chemin de fer peut, pendant un certain temps, accorder ce privilège, et le canceller à volonté, et c'était évidemment pour faire

face à la possibilité de ce cas que le *Board of Trade* de Toronto a demandé que des dispositions soient adoptées à cet effet.

M. CHRYSLER, C.R.: Si M. MacMaster veut introduire un amendement demandant la continuation ou législation de la mouture en transit, pourquoi ne pas en faire mention dans cet article dont la portée s'étend jusque-là.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois que M. McMaster a dit bien clairement qu'il ne s'arrêtait pas, en ceci, uniquement à la mouture en transit.

M. MACDONELL: Après les explications de M. Blair, je propose que ceci soit ajouté à l'alinéa (*c*).

M. JOHNSTON, C.R.: Après la lecture du paragraphe par M. MacMaster, il y a eu quelque discussion, et un nouveau paragraphe fut préparé et qui a semblé lui être satisfaisant; que la compagnie devrait "fournir tout autre service relevant du transport ou des fonctions de l'affréteur, comme il est d'habitude, ou d'ordinaire dans les fonctions d'un affréteur, et que la dite Commission pourrait émettre une ordonnance à l'effet que la compagnie devait maintenir et continuer en fonctionnement tous les services tels qu'établis à l'heure actuelle, à moins que ceux-ci ne soient discontinués par ordonnance de la Commission."

M. CHRYSLER, C.R.: Alors vous avez l'expression "relevant du transport".

M. JOHNSTON, C.R.: "Ou des fonctions de l'affréteur."

M. CHYSLER, C.R.: C'est cette partie que je ne puis appuyer; ce qui relève des fonctions de l'affréteur n'est pas très bien défini. Il y a une grande différence entre ce qui relève des fonctions d'un affréteur régulier et ce qui relève des fonctions d'une compagnie de chemin de fer. La compagnie transporte les marchandises d'après les règlements de la loi des chemins de fer, et je m'opposerais fortement à un article qui fera comprendre qu'en plus des obligations indiquées par la loi des chemins de fer, nous ayons à respecter celles auxquelles sont soumis les affréteurs réguliers.

M. SCOTT, C.R.: Ceci s'appliquera à un grand nombre de choses autres que celles qui se rattachent aux fonctions d'une compagnie de chemin de fer; il y a une question en particulier, celle de la livraison par camions. A certains endroits, les compagnies de chemin de fer, à cause des exigences locales, font la levée ou la livraison des marchandises à expédier ou transportées. Ceci ne se rattache pas nécessairement aux fonctions de ces compagnies, et, à plusieurs endroits, elles ne le font pas du tout. L'amendement projeté s'applique à ces cas. A l'heure actuelle, la Loi les oblige à le faire pour tout le monde, si elles le font pour quelques-uns; mais ces compagnies ne sont pas obligées de continuer le système, et les exigences peuvent changer de manière à obliger les compagnies à dire: "Nous ne faisons plus la levée ni la livraison des marchandises.

M. NESBITT: Elles ne font pas ceci sans se faire payer leur peine.

M. SCOTT, C.R.: Non; elles se font payer des taux supplémentaires, mais elles peuvent bien être forcées à discontinuer ce service. A plusieurs endroits, elles ne donnent pas ce service, et pourquoi seraient-elles obligées de le faire. Cette question a été discutée très longuement devant la Commission l'an dernier, dans une affaire à laquelle j'étais profondément intéressé; la question en litige y fut débattue et la Commission rendit jugement dans le sens de mes opinions. Dans la plupart des cas, c'est une compagnie de camionnage qui fait la levée et la livraison des marchandises; dans d'autres, et pour des raisons purement locales, c'est la compagnie du chemin de fer qui s'occupe de cela, et il ne serait pas juste d'obliger celle-ci à continuer ce service qui ne forme pas partie intégrale de ses fonctions; et bien qu'elle peuve le faire à certains endroits, pourvu qu'elle ne commette pas d'injustice en faveur de certains particuliers....

L'hon. M. COCHRANE: C'est de l'injustice si elle le fait en certains cas et non dans d'autres.

M. SOTT, C.R.: Je m'accorde avec le ministre sous ce rapport, qu'il peut y avoir injustice dans ce cas; mais la compagnie de chemin de fer devrait être libre de refuser une mesure qui l'obligerait à faire, ou qui l'obligerait à installer un service de ce genre

dans une localité, étant donné qu'un tel service ne relève pas de ses fonctions. Une telle mesure, je crois, serait de nature à pousser les compagnies de chemin de fer en dehors de leurs limites.

M. CARVELL: La proposition est d'insérer ces mots: "Comme il est d'habitude ou d'ordinaire dans les fonctions d'un affréteur". Nous savons que ce service est habituel et ordinaire chez les compagnies de messageries, c'est-à-dire la levée et la livraison des colis; par conséquent, vous autoriseriez la Commission à dire aux compagnies de chemin de fer: "Vous êtes tenues de faire la levée et la livraison à domicile des marchandises à expédier ou affrétées." Je ne crois pas que vous puissiez faire cela, car ce service ne relève pas de leurs fonctions.

L'hon. M. COCHRANE: C'est ce qu'elles ont fait.

M. MACDONELL: C'est ce qu'elles font à Toronto, et il y a injustice.

M. CARVELL: Pourquoi aurais-je le droit, moi simple citoyen de la petite ville de Woodstock, de demander à la Commission d'obliger la compagnie de chemin de fer à installer chez nous un système de camionnage et y faire la livraison des marchandises?

M. MACDONELL: C'est ce qu'elle fait pour les compagnies de messageries.

M. CARVELL: Mais ceci ne relève pas des fonctions d'une compagnie de chemin de fer.

M. NESBITT: Je ne crois pas que nous puissions considérer une compagnie de messageries comme un affréteur régulier.

M. SINCLAIR: Il n'a jamais été habituel pour une compagnie de chemin de fer de faire la livraison des colis à titre de compagnie de chemin de fer, et en conséquence ceci ne s'applique pas.

M. CARVELL: Tel que l'article est rédigé, la Commission peut obliger la compagnie de chemin de fer à faire la levée et la livraison des marchandises.

Le Président : C'est compris.

M. Nesbitt : Je crois qu'on devrait leur accorder au moins quatre mois.

M. W. L. Best : En fixant la limite au 1er septembre, est-ce que cela serait satisfaisant aux compagnies ?

M. Nesbitt : Je suggérerais qu'on leur accorde jusqu'au 1er octobre.

L'hon. M. Cochrane : Très bien.

M. Sinclair : On s'était proposé de biffer les mots " autres que les chemins de fer du gouvernement " dans l'article 5. Devons-nous y laisser ces mots ?

M. Carvell : Ceci ferait l'affaire.

M. Johnston, C.R. : Est-ce que vous vous proposez, monsieur le ministre, de placer les chemins de fer du gouvernement sous le contrôle de la Commission en toutes choses, telles que l'achat des terrains, par exemple. Est-ce qu'il y aura arbitration, ou sera-t-il encore nécessaire de porter ces questions devant la cour de l'échiquier ?

M. Carvell : Cette loi ne nous serait guère utile à moins qu'elle demande l'arbitration.

M. Nesbitt : Cela ne ferait pas tort.

L'hon. M. Cochrane : Je ne saurais dire. La cour de l'échiquier a été établie pour ces fins.

M. Johnston, C.R. : Je discuterai la chose avec le ministre.

Le Président : Nous allons remettre cette question à mardi prochain alors que nous tâcherons d'en finir avec ce bill.

Le comité s'ajourne.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE 301,
Le 5 juin 1917.

Le comité se réunit à 11 heures a.m.

L'hon. M. REID: Je voudrais souligner à l'attention du comité une question que j'ai soulevée aux Communes, quelques années passées, touchant la nécessité d'obliger les compagnies de chemin de fer à émettre des billets échangeables entre des gares de terminus. Lorsque j'ai amené cette question, j'avais cité le cas d'un voyageur achetant un billet à Toronto pour Montréal et prenant le mauvais train; après avoir marché pendant quelque temps, il est renvoyé à Toronto où il lui faut recommencer le trajet. Je pensais que si la Commission avait le pouvoir d'obliger les compagnies de chemin de fer à émettre des billets échangeables entre les gares de terminus, ce serait très commode pour le public. A l'heure actuelle il se fait une certaine somme d'échange, par exemple sur le Grand-Tronc, à Ottawa, *via* Brockville; mais c'est l'échange des billets entre les gares de terminus que je demande et que je voudrais voir adoptée.

Le PRÉSIDENT: Il y a eu quelque correspondance d'échangée au sujet de la suggestion du ministre des Douanes. J'ai ici une lettre de M. W. D. Gregory, de la maison *Gregory, Gooderham, Campbell & Coleman,* avocats, de Toronto, dans laquelle il dit (lisant):

> Ce que nous voudrions, c'est de faire amender la Loi des chemins de fer de manière à bien établir le droit de la Commission des chemins de fer d'émettre une ordonnance pour l'échange des billets, si elle juge à propos de le faire. J'ai adressé à ce sujet une lettre à M. Starchan Johnston, qui, je crois, est votre représentant et qui m'écrit à l'effet qu'il a soumis la question à votre étude.

M. SINCLAIR: Est-ce qu'il existe quelque règlement à ce sujet?

L'hon. M. REID: Je ne le pense pas.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du comité au sujet de cette proposition?

M. NESBITT: Mon opinion s'exprime facilement; je ne m'en occuperais pas du tout.

Le PRÉSIDENT: M. Chrysler, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. CHRYSLER, C.R.: Non; je n'ai jamais entendu parler de cette question.

L'hon. M. REID: La question a été soulevée il y a quelque temps.

M. MACLEAN: Je comprends que la Commission des chemins de fer a obligé le Pacifique-Canadien d'arrêter à Oakville et d'accepter les billets du Grand-Tronc.

M. JAMESON: Je me souviens de cette question dont parle M. Reid, lorsqu'elle a été amenée en Chambre. Si une personne fait une erreur et monte dans un train qui n'est pas celui qui doit le mener à destination, je crois que la Commission devrait ordonner l'échange des billets, mais je ne vois pas de nécessité d'aller plus loin que cela.

L'hon. M. REID: Ce n'est que dans le cas d'une erreur de ce genre que l'échange serait nécessaire; soit 1 cas sur 100.

M. JAMESON: Je crois que dans quelque pays européen il existe une loi qui permet l'échange des billets dans certaines conditions.

M. MACLEAN: Il me semble qu'il a été passé une loi de ce genre en Angleterre lorsque le Gouvernement impérial s'est emparé des chemins de fer.

M. MACDONELL: Je crois que lorsqu'il y a des trains faisant le service, disons entre la Gare-Union, à Toronto et Montréal, par exemple, la Commission des chemins de

fer devrait avoir une certaine autorisation générale pour décider des cas du genre de celui dont a parlé le ministre des Douanes. En même temps on pourrait étendre le service des trains faisant le service entre ces points pour une plus grande période et fournir ainsi un meilleur service.

M. MACLEAN: S'il est vrai que la Commission des chemins de fer exige que les trains du Pacifique-Canadien arrêtent à Oakville et acceptent les billets du Grand-Tronc, le principe que défend le ministre des Douanes a déjà été adopté.

L'hon. M. REID: J'aimerais que l'on adoptât un amendement obligeant les compagnies de chemin de fer de faire un échange de billets lorsqu'une erreur a été commise. A ce que je comprends, actuellement, la Commission n'a pas même le pouvoir de les forcer à ce faire.

M. MACLEAN: Que dites-vous de ce point, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: Non, elle n'en a pas actuellement le pouvoir.

M. MACLEAN: Pouvez-vous rédiger un amendement donnant ce pouvoir à la Commission?

M. JOHNSTON, C.R.: Ce n'est pas une chose qui peut se faire en quelques minutes. Est-il désirable que les compagnies de chemin de fer soient contraintes de donner cet échange de billets? C'est le point initial.

M. SINCLAIR: Qui retirera le prix du billet?

L'hon. M. REID: Lorsqu'un homme achète un billet pour Montréal sur le Pacifique-Canadien, commet une erreur et fait tout le voyage par le chemin de fer Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien rembourse le prix du billet au Grand-Tronc. C'est le même procédé que celui en vigueur sur le réseau de Toronto à Ottawa, en passant par Brockville.

M. NESBITT: Cet arrangement a été conclu entre les compagnies elles-mêmes.

L'hon. M. REID: Des erreurs se commettent tous les jours à la gare Union, où des gens montent dans les mauvais trains ou sur la mauvaise ligne et il leur faut descendre et retourner, parce qu'ils n'ont pas d'argent pour payer leur passage. C'est généralement des pauvres personnes qui sont ainsi prises.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Je n'ai reçu aucune instruction à ce sujet. Comme je l'ai dit il n'y a qu'un moment, je n'en ai jamais entendu parler auparavant.

L'hon. M. COCHRANE: Vous n'aviez pas terminé vos remarques, M. Chrysler, lors de notre dernière assemblée?

M. CHRYSLER, C.R.: Non.

Le PRÉSIDENT: Ne serait-ce pas mieux d'en finir maintenant?

L'hon. M. COCHRANE: Ce n'est pas au programme.

L'hon. M. REID: Est-ce que cela veut dire que nous n'étudierons pas du tout cette question?

L'hon. M. COCHRANE: Laissons cela en suspens jusqu'à demain.

M. CHRYSLER, C.R.: Je comprends que l'on suggère de renvoyer cette question à demain. Dans l'intervalle, je pourrai peut-être obtenir des instructions.

Le PRÉSIDENT: J'allais justement demander au comité s'il désire que M. Johnston rédige une clause comprenant cette suggestion?

L'hon. M. COCHRANE: Non.

M. MACLEAN: La question est en suspens jusqu'à demain.

La question est laissée en supens.

Article 355—Saisie et vente des marchandises sujettes au prix de transport.

M. CHRYSLER, C.R.: Ceci n'est qu'une question de convention, je crois. L'article 355 a trait à la perception du prix de transport. L'article 354 stipule que la compagnie de chemin de fer, lorsqu'on néglige de payer ou de demander les taxes réglementaires, peut recouvrer ces taxes en s'adressant à n'importe quel tribunal. L'article 355 donne le remède lorsqu'il s'agit de marchandises. Le paragraphe I se lit:

La compagnie, au lieu de poursuivre le recouvrement de ces taxes ainsi qu'il vient d'être dit, peut saisir les marchandises à l'égard ou pour le transport desquelles ces taxes sont exigibles, et les retenir jusqu'à entier paiement; et dans l'intervalle, ces marchandises restent aux risques et périls de leur propriétaire.

Le paragraphe 2 stipule:

Si les taxes ne sont pas acquittées dans un délai de six semaines, et, lorsque les marchandises sont d'une nature périssable, si les taxes ne sont pas payées à demande, ou si ces marchandises sont exposées à être détruites pendant qu'elles sont en la possession de la compagnie pour cause de retard dans le paiement ou dans l'acceptation de livraison de la part du consignataire, la compagnie peut annoncer et vendre les marchandises en totalité ou en partie, et, sur le produit de la vente, retenir les taxes exigibles et tous les frais et déboursés raisonnables occasionnés par la saisie, la détention et la vente.

Nous demandons une stipulation qui ne s'y trouve pas. Le paragraphe 3 stipule que la compagnie doit payer ou remettre le surplus, s'il en est, des marchandises restées invendues, à la personne qui y a droit. Ne devrions-nous pas avoir le droit de recouvrer la différence au cas où les marchandises ne réaliseraient pas le montant de la taxe? Si nous n'avons pas besoin de vendre toutes les marchandises pour le recouvrement des taxes, nous les retournons, mais supposons que le montant réalisé ne suffise pas à payer la taxe? Cela peut arriver et de fait arrive parfois, surtout dans le cas d'articles de ménage et d'effets de peu de valeur intrinsèque, et on les transporte sur une grande distance. La compagnie qui a la garde des marchandises au point de destination peut être la troisième ou la quatrième sur le chemin de fer desquelles ces marchandises ont été transportées. Je propose que l'on ajoute le paragraphe suivant:

Lorsque le montant réalisé par la vente n'est pas suffisant pour payer le montant de la taxe, et les frais et les dépenses raisonnables de cette saisie, de la détention et de la vente, la compagnie peut recouvrer le montant qui lui est dû, après avoir porté le montant ainsi réalisé au crédit de la personne qui en est responsable.

Dans certains cas, cette stipulation ne sera d'aucune utilité, mais elle pourrait l'être dans d'autres cas.

M. Maclean: Ils reviennent sur le propriétaire des marchandises.

M. Sinclair: Pour le montant du prix de transport par fret.

M. Chrysler, C.R.: J'ai mis "de toute personne qui en est responsable." Le consignataire peut bien ne pas en être responsable. Il se peut que le consignataire les ait envoyées sans une autorisation suffisante du consignataire?

L'hon. M. Reid: Le remède agirait-il aussi sur l'autre chemin de fer ou directement?

M. Chrysler, C.R.: Lorsque des marchandises sont transportées par deux ou trois chemins de fer, je crois que le chemin de fer transportant les marchandises en dernier lieu les vendrait et réclamerait la balance de la taxe des compagnies qui lui ont remis les marchandises.

L'hon. M. Reid: Supposons que les marchandises aient été transportées par deux ou trois chemins de fer et que la seconde soit obligée de payer les frais et ne puisse pas percevoir la taxe de l'expéditeur?

M. Chrysler, C.R.: Bien, ce serait une perte pour lui, ayant accepté ces marchandises d'un expéditeur non-responsable.

M. Maclean: Combien pourriez-vous percevoir? Tout le montant des frais, ou simplement la taxe pour le transport sur votre propre chemin de fer?

M. Chrysler, C.R.: La balance due pour les taxes, quelles qu'elles soient. Si vous vendez les marchandises sous l'autorité de l'article 355, vous perdez le droit que vous donne l'article 354, d'après la rédaction de ce paragraphe.

M. Maclean: Comment?

M. Chrysler, C.R.: Parce qu'il dit:

> "La compagnie, au lieu de poursuivre le recouvrement de ces taxes ainsi qu'il vient d'être dit, peut saisir les marchandises, etc."

M. Johnston, C.R.: La compagnie a deux alternatives. C'est bien établi. Elle a les marchandises ou elle peut poursuivre.

M. Chrysler, C.R.: Si la compagnie vend les marchandises, lorsqu'il s'agit de marchandises d'une nature périssable, elle perd ses droits au recouvrement de l'expéditeur.

M. Johnston, C.R.: Cela est exact.

M. Chrysler, C.R.: Si c'est un principe droit, cela met fin à la question. Il appartient au comité de le dire.

M. Nesbitt: Si ce sont des marchandises de nature périssable, elles peuvent ne pas avoir une valeur considérable.

M. Chrysler, C.R.: Dans certains cas, elles n'ont aucune valeur.

M. Nesbitt: Et dans ce cas vous voulez recouvrer vos frais du consignataire.

L'hon. M. Cochrane: Supposons que le délai et les dommages soient dus au chemin de fer...

M. Chrysler, C.R.: Certainement que l'expéditeur ne serait pas responsable si c'était de notre faute.

M. Nesbitt: Si c'était de la faute du chemin de fer, il aurait un recours suivant la loi commune.

Le Président: Cet article est en force depuis plusieurs années.

M. Chrysler, C.R.: Apparemment, il n'est pas nouveau.

Le Président: Je crois que ce serait un inconvénient dans certains cas.

M. Johnston, C.R.: Le pouvoir de vente n'a trait qu'aux marchandises d'une nature périssable. Vous pouvez saisir n'importe quelles marchandises sous l'autorité de l'article 355.

M. Maclean: Je crois qu'il faut l'approbation de la Commission.

M. Chrysler, C.R.: Le paragraphe 2 dit: "Si les taxes ne sont pas acquittées dans un délai de six mois"—et il n'y a aucune alternative—"et, lorsque les marchandises sont d'une nature périssable si les taxes ne sont pas payées à demande, ou si ces marchandises sont exposées à être détruites pendant qu'elles sont en la possession de la compagnie pour cause de retard dans le paiement ou dans l'acceptation de livraison de la part du consignataire, la compagnie peut annoncer et vendre les marchandises en totalité ou en partie."

M. Macdonell: Il vous faudra y insérer une clause sauvegardant les intérêts de l'expéditeur, lui donnant le droit de faire valoir toute raison de défense au point de vue du manque de soins de la part de la compagnie et du délai dans l'expédition.

M. Chrysler, C.R.: Je ne le crois pas.

M. Sinclair: Je crois que si les chemins de fer gardent tout le montant réalisé par la vente des marchandises, ils devraient être satisfaits.

M. Nesbitt: Je ne suis pas de cet avis.

L'article est adopté sans modification.

Article... Pose de fils de service public ou autres en travers des chemins de fer.

M. Chrysler, C.R.: Je puis disposer de cet article d'un seul mot. Si cet article n'a pas été modifié, je n'ai rien à dire.

M. Johnston, C.R.: L'article n'a pas été adopté.

M. Chrysler, C.R.: L

M. LAWRENCE: C'est moi qui ai proposé de modifier cet article en insérant, après le mot "en travers", à la troisième ligne les mots "ou le long". Nous proposions cela afin qu'on soit obligé d'obtenir la permission de la Commission des chemins de fer avant de pouvoir ce faire.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article dit "en travers du chemin de fer" et les représentants de chemin de fer disent qu'on ne devrait pas permettre de poser des fils le long du chemin de fer.

L'hon. M. COCHRANE: Vous ne vous opposez pas à laisser cette question à la discrétion de la Commission des chemins de fer.

M. CHRYSLER, C.R.: Nous nous opposons à être obligés de demander la permission de la Commission des chemins de fer pour la pose d'un fil qui longe la voie ferrée et ne traverse aucune partie de la voie ferrée.

L'hon. M. COCHRANE: Pourquoi vous opposez-vous à cela?

M. CHRYSLER, C.R.: Parce que ce n'est pas nécessaire.

L'hon. M. COCHRANE: C'est une chose dangereuse et cela ne devrait pas être

ANNEXE No 2

Il est résolu, sur motion de M. Nesbitt, secondé par M. Sinclair, que l'on entende M. Chrysler.

M. CHRYSLER, C.R.: Le point en question se résume à bien peu de choses. D'abord, un délai de douze mois était la période de prescription depuis le commencement de la mise en vigueur de la loi générale des chemins de fer. Cette clause est vieille d'environ 60 ans, et c'est le délai invariable qui a toujours prévalu. Même dans la vieille loi du Canada, avant la Confédération, le délai était d'un an. Maintenant, à quoi cela s'étend-il? Cela s'étend à toutes sortes de poursuites pour cause de dommages. Lorsque l'on a inséré les mots "construction et opération" dans la loi de 1903, la signification qu'on leur a donnée voulait qu'ils s'appliquent à toutes les actions, d'abord dans la construction, ensuite dans l'exploitation du chemin de fer, outre le transport des marchandises et des voyageurs. En d'autres termes, tout ce qui se rapporte à un contrat n'entre pas dans les cadres de cet article et tombe sous un autre article, et une autre période de prescription s'applique alors et cette période est, je crois, dans la province d'Ontario, de six ans. Cet article s'applique à des cas où des personnes sont tuées sur la voie ferrée, ou lorsqu'un voyageur glisse sur la surface glacée d'une plate-forme et se brise une jambe. Maintenant, quant au délai dans lequel ces poursuites peuvent être intentées, nous disons qu'un an est un délai raisonnable. Quant aux employés, il y a des lois en vigueur dans chaque province, et j'en ai ici un sommaire, dans lesquelles le délai est invariablement de douze mois. Dans Ontario, lorsqu'il s'agit de blessures n'entraînant pas la mort, le délai est de six mois. Lorsqu'il y a décès, le délai est de douze mois. Dans la Nouvelle-Ecosse, en vertu de la *Employers' Liability Act*, la poursuite doit être intentée dans un délai de douze mois si l'accident est fatal. Dans le Manitoba, le délai de prescription est de deux ans, mais lorsque l'accident est fatal, la poursuite doit être intentée dans un délai de douze mois. Dans la Saskatchewan, le délai est de douze mois, et dans les territoires du Nord-Ouest, Alberta, il est de douze mois. Dans la Colombie-Britannique, le délai, lorsqu'il s'agit d'accident fatal, le délai est de douze mois, et il est le même dans le Nouveau-Brunswick.

M. SINCLAIR: Supposons qu'un feu se déclare et détruise la maison d'une personne, et s'il y avait lieu d'intenter une poursuite voulez-vous que le délai soit d'un an?

M. CHRYSLER, C.R.: Certainement, c'est un cas exactement du genre de ceux dont la prise d'une poursuite devrait être limité à un délai d'un an. La raison de tous ces délais c'est la difficulté d'obtenir la preuve.

M. SINCLAIR: Je comprends que lorsqu'il se produit un accident vous pouvez être tenus responsables pour les dommages que subissent les marchandises en transit. Maintenant, dans ma propre province, je puis être poursuivi dans un délai de six mois.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela ne tombe pas sous cet article.

M. SINCLAIR: Je le comprends, mais j'ai compris que vous prétendiez que le délai d'un an devrait s'appliquer à toutes sortes de questions.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous m'avez ainsi compris? J'ai dit tout ce qui entrait dans les cadres de cet article.

M. SINCLAIR: Qu'est-ce qui tombe sous cet article?

M. CHRYSLER, C.R.: Tous les dommages faits aux voyageurs, mais non les contrats. Les réclamations en dommages pour des actes en contravention à la loi, mais non des contrats.

M. MACLEAN: Que dites-vous des blessures faites aux employés?

M. CHRYSLER, C.R.: Quoiqu'il en soit, cela tombe soit sous la *Workmen's Compensation Act* ou la *Employers' Liability Act*.

L'hon. M. COCHRANE: La loi dite *Workmen's Compensation Act* s'applique-t-elle aux chemins de fer de la province d'Ontario?

M. CHRYSLER, C.R.: Je suis porté à croire que la *Ontario Workmen's Compensation Act* s'applique aux poursuites intentées contre les chemins de fer de l'Etat.

M. PELTIER: Quel mal résulterait-il si la loi provinciale s'appliquait à une compagnie de chemin de fer?

M. CHRYSLER, C.R.: Je fais remarquer que ce n'est pas la coutume, cela affecterait réellement le cas de ceux qui ne sont pas des employés.

M. PELTIER: Comment vous y prendrez-vous pour que nous soyons dans une position convenable au cas où une action serait intentée à la compagnie.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous serez dans la même position que celle où vous êtes maintenant. Les provinces ont presque toutes la même législation, sauf la province de Québec.

M. LAWRENCE: La loi de la province de Québec est assez mauvaise pour compenser pour toutes les autres qui sont bonnes. Dans cette loi, le traitement annuel de l'employé doit dépasser $600. Quel bien fait cet article?

M. CHRYSLER, C.R.: Le point en question est de savoir quel est le délai de prescription dans la province de Québec?

M. LAWRENCE: Dans Québec, le traitement annuel doit être de $600 avant qu'une poursuite puisse être intentée en cour. Dans la la province d'Ontario la commission de l'indemnité aux employés règle cette question, mais Québec n'a pas de loi de ce genre. Lorsqu'un employé se fait blesser il ne sait pas, probablement, avant un an, s'il pourra reprendre son travail. S'il ne peut pas, il a perdu son recours contre la compagnie. Maintenant, je connais le cas d'un préposé à l'aiguille d'évitement qui se tenait le long de la voie ferrée lorsqu'un train de voyageurs vint à passer et le pied du frein partit et vint le blesser à la jambe. L'accident l'a forcé à s'alliter, mais il espérait pouvoir reprendre son ancienne occupation et il n'a pas intenté de poursuite contre la compagnie. Il ne pouvait pas consulter un avocat parce qu'il n'avait aucun argent, de sorte qu'il m'en parla. Eh bien, j'ai examiné les circonstances, mais le délai des prescription d'un an au cours duquel il pouvait intenter son action était expiré. Ce pauvre homme a perdu sa position, n'a obtenu aucune somme d'argent pour sa blessure et, peu de mois après il est mort.

M. BEST: Il y a encore quatre provinces dans lesquelles on peut avoir recours à la loi ordinaire, à savoir, la province de Québec, le Nouveau-Brunswick, la Saskatchewan et l'Alberta.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est tout ce que je voulais dire.

Article 2, paragraphe 15.—Article relativement à l'interprétation.

M. JOHNSTON, C.R.: La définition du mot terrains a été laissée en suspens. Les terrains sont définis comme suit:

> "Terrains" signifie les terrains dont la présente loi ou la loi spéciale autorise l'acquisition, la prise de possession ou l'usage, et comprend des biens-fonds, dépendances, terrains, maisons et héritages de toute condition, ainsi que toutes servitudes actives ou passives, tous droits, privilèges ou intérêts existants dans, ou sur ces terrains ou à leur égard.

M. MACDONELL: Les mots "ainsi que toutes servitudes," etc., sont nouveaux. J'ai déjà eu l'occasion de faire remarquer au comité que la compagnie pouvait disposer des terrains ou de la servitude d'un individu, de toute façon. Elle peut mutiler son terrain en prenant une servitude sur ce terrain, en faisant une servitude active en vertu d'un certain droit ou pouvoir. Je puis imaginer bien des cas où on pourrait faire disparaître les servitudes des terrains, et laisser les terrains pratiquement sans valeur dans les mains des propriétaires. Je ne crois pas que l'on ait prouvé que la compagnie ait le droit de prendre une servitude de ce genre. Tous les membres de ce comité savent que dans certains cas on peut acquérir des servitudes qui détruisent pratiquement la valeur du terrain d'un individu, d'une grande valeur alors pour le chemin de fer, mais le propriétaire ne reçoit qu'une indemnité nominale. La mesure des dommages que subit un individu est réellement la valeur du terrain; l'indemnité que l'on paie pour les dommages réels est très petite.

ANNEXE No 2

M. NESBITT: Lorsqu'il y a un différend relativement au fait de savoir ce qu'est une servitude, la question n'est-elle pas référée à la Commission?

M. JOHNSTON, C.R.: Non, la question est bien claire en loi. On rencontre les mêmes mots dans la loi des chemins de fer de l'Etat. Ils ont maintenant le même pouvoir. Il me semble que la réponse à la question soulevée par M. Macdonell est que lorsqu'un homme subit des dommages, on lui donne une indemnité. Il y a des dispositions suffisantes pour permettre d'indemniser qui que ce soit qui subit des dommages quelconques. Comment le tunnel d'une compagnie de chemin de fer pourrait-il passer sous le terrain sans que la compagnie obtienne une servitude? Allez-vous la forcer à prendre possession de tout le terrain lorsqu'elle n'en a pas besoin et que ce n'est pas nécessaire pour ses fins?

M. SINCLAIR: Supposez que vous creusiez sous ma maison pour y faire passer un chemin de fer et que vous détruisiez ma maison?

M. JOHNSTON, C.R.: Vous seriez alors amplement indemnisé.

M. SINCLAIR: La Commission serait autorisée à accorder une indemnité de la pleine valeur du terrain.

M. JOHNSTON, C.R.: Ce ne serait pas la Commission, ce serait le juge.

L'article est adopté.

Paragraphe 29 (article 2)—Taxe de télégraphe.

M. JOHNSTON, C.R.: A la suggestion de M. Bennett, ce paragraphe a été modifié et se lit "Télégraphe comprend le câble et le télégraphe sans fils."

Lorsque vous étudiez l'article 376 cet amendement n'est pas approprié, puisque l'article 376 stipule:

> "Après l'entrée en vigueur du présent article, l'article 375 de la présente loi doit s'étendre et s'appliquer aux télégraphes électriques ou câbles sous-marins."

Et stipule aussi que cet article entre en vigueur lorsqu'une disposition semblable aura été faite par l'autorité compétente du Royaume-Uni et après une proclamation du Gouverneur en conseil. Du moment que l'article 376 est en vigueur, le télégraphe comprend le câble, et jusqu'à ce temps il n'est pas nécessaire de stipuler dans ce sens. De sorte que je propose que les mots "ainsi que le câble", qui ont été ajoutés dans les premiers jours des séances du comité, soient biffés et que la clause soit restaurée.

M. MACDONELL: Cela est très bien.

L'article est adopté tel que modifié.

Article 5.—Application de la loi.

M. JOHNSTON, C.R.: Cet article avait été laissé de côté afin de décider si cet article devait s'appliquer aux chemins de fer de l'Etat. J'ai étudié la question depuis vendredi, et je crois que ce serait une question très longue de le faire appliquer aux chemins de fer de l'Etat, il vous faudrait modifier la moitié des articles. Si l'on désire faire cette modification, je soumets que la loi des chemins de fer de l'Etat devrait être modifiée. La loi des chemins de fer stipule, relativement au trafic sur le Grand-Tronc et le Canada-Atlantique, que le ministre dépose les tarifs, et que la Commission doit avoir la même juridiction sur ces taxes et ces tarifs que celle qu'elle a sur les taxes sous l'autorité de la présente loi. Ce serait bien plus simple de modifier la loi des chemins de fer de l'Etat.

L'hon. M. COCHRANE: Je veux qu'elle ne s'applique qu'au tarif, mais je crois qu'on devrait laisser la disposition concernant l'expropriation, et alors ils ne seront pas soumis à tous les juges du pays.

M. NESBITT: Je suis de l'avis du ministre, sauf que j'aimerais voir insérer l'autre disposition.

M. SINCLAIR: Je crois que c'est une proposition très importante. Je sais qu'il y a un fort mouvement demandant que cela soit fait dans les provinces maritimes, où le chemin de fer est exploité.

Le PRÉSIDENT: Ne suffirait-il pas que le comité expose ses vues à l'appui de l'article et consente à ce que le bill soit présenté de cette façon, que suggérez-vous, M. le Ministre?

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que nous devrions modifier la loi.

M. JOHNSTON, C.R.: Que dites-vous de la Loi des chemins de fer de l'Etat?

L'hon. M. COCHRANE: Elle pourrait être remplacée.

Le PRÉSIDENT: M. Johnston a fait remarquer que vous pourriez modifier la Loi des chemins de fer de l'Etat en y ajoutant quelques clauses, mais vous ne pouvez pas en faire autant de ce bill.

L'hon. M. COCHRANE: Il devrait le savoir.

M. JOHNSTON, C.R.: Je crois qu'il vous faudrait faire cent amendements ou plus à la présente loi. M. Carvell a suggéré de modifier l'article 5 en faisant disparaître les mots "autres que les chemins de fer de l'Etat", mais vous vous reprenez et vous dites que "Chemins de fer signifie tout chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire," et cela ne s'appliquerait pas à un chemin de fer de l'Etat, et tous ces articles s'appliquent à la compagnie. Pourquoi ne pas modifier la Loi des chemins de fer de l'Etat en établissant que tels et tels articles doivent s'appliquer aux chemins de fer de l'Etat?

L'hon. M. COCHRANE: Puisque vous modifiez la Loi des chemins de fer, pourquoi ne pas insérer cela dans la présente loi?

M. SINCLAIR: Il ne s'agit que d'une question de travail de bureau.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne suis pas tout à fait de cet avis. Je ne voudrais certainement pas entreprendre de le faire, à moins d'avoir une semaine à moi pour ce faire.

M. SINCLAIR: Nous vous accorderons une semaine.

Le PRÉSIDENT: On est anxieux d'avoir ce bill à la Chambre le plus tôt possible afin de l'envoyer au Sénat.

M. JOHNSTON, C.R.: J'ai essayé de résoudre cette question en rédigeant des clauses stipulant que lorsque l'on emploie les mots "chemin de fer" ils doivent s'appliquer aux chemins de fer de l'Etat, mais cela ne fonctionnerait pas.

M. MACLEAN: Ne pourriez-vous pas faire face à la situation au moyen d'une disposition stipulant que certains articles de la présente loi doivent s'appliquer aux

M. NESBITT: Je suis bien convaincu, tout comme le ministre, que cela devrait se trouver dans la loi, mais d'un autre côté je ne voudrais pas forcer une opinion qui n'est pas....

M. JOHNSTON, C.R.: Permettez-moi seulement de dire combien facile serait l'adoption de l'autre plan et obtenir le même résultat. L'article 13 de la loi des Chemins de fer de l'Etat stipule actuellement que le ministre doit soumettre tous les tarifs et les taxes que l'on demandera pour le trafic sur les voies ferrées auxquelles s'étendent ces pouvoirs d'exploitation à la Commission des chemins de fer du Canada, et ainsi de suite. Il serait très facile, au moyen d'un amendement à cet article, de faire passer la question des tarifs à la Commission.

L'hon. M. COCHRANE: Mais il y a plus que les tarifs.

M. JOHNSTON, C.R.: Puis il y a la question de l'exploitation, de l'entretien et de l'équipement. Il me semble que nous devrions faire tomber ces clauses sous la Loi des Chemins de fer.

M. LAWRENCE: Avec la permission du comité, j'aimerais de soumettre nos recommandations, de la manière suivante:

> Nous soumettons respectueusement que, si la chose peut se faire, la Loi des Chemins de fer et ses dispositions relatives à l'équipement et l'exploitation, de même que les ordonnances de la Commission à ce sujet, devraient, au point de vue de la sûreté, s'appliquer aux lignes de chemins de fer exploitées par le Gouvernement canadien tout comme elles s'appliquent aux chemins de fer exploités par une compagnie.

Le PRÉSIDENT: Du moment que la chose est faite vous n'avez pas besoin de vous inquiéter.

M. MACLEAN: Il veut qu'elle soit modifiée suivant son opinion. Cette clause le fait-elle? Il nous faudrait donner instruction à notre rédacteur de repasser la loi et de la rédiger de façon à faire face à la situation.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Blair, qui connaît très bien la loi, convient avec moi que, pour modifier la présente loi, le travail prendrait probablement une semaine.

M. SINCLAIR: Je crois que vous feriez mieux de le faire.

M. MACDONELL: Si cela peut être fait en une semaine, faites-le.

L'hon. M. REID: Je propose que les articles ayant trait au réseau des chemins de fer de l'Etat soient revisés et rédigés de nouveau, sauf ceux qui ont trait à l'expropriation.

La motion est secondée par M. Sinclair et adoptée.

Article 52—Appel à la cour Suprême sur questions de compétence avec permission d'un juge.

M. JOHNSTON, C.R.: L'amendement adopté se lisait comme suit: "Il y a ouverture d'appel des décisions de la Commission à la cour Suprême du Canada sur une question de compétence, avec la permission de ce faire de la part d'un juge de ladite cour, après demande à cet effet dans le délai d'un mois." J'ai une suggestion à faire au sujet de l'article 169, paragraphe (*e*), "plan, profil et livre de renvoi". Le paragraphe (*e*) dit:

> Les étendues et les longueurs et largeurs, en chiffres, des terres qu'il est question de prendre, chaque variation de largeur y étant indiquée.

Il m'a semblé, et M. Chrysler est du même avis, que dans certains cas il est impossible de se conformer à cette exigence et nous pourrions ajouter après "largeur" les mots "ou toute autre description exacte d'icelles" à la 45ème ligne.

La suggestion est approuvée et le paragraphe est modifié en conséquence.

M. JOHNSTON, C.R.: On a porté à ma connaissance, au sujet de l'article 186, qui a trait aux rameaux industriels, qu'il y a eu un échange de correspondance entre sir Henry Drayton et M. Mallon Cowan, C.R., relativement à cette clause. M. Cowan a fait remarquer au commissaire en chef que, d'après la rédaction du paragraphe 5, il s'en suit que lorsque le propriétaire d'une industrie a besoin d'un rameau industriel, il remet entre les mains de la compagnie le coût du rameau et il est ensuite remboursé sous forme de rabais sur les taxes. Le paragraphe 5 stipule que, à la suite du remboursement par la compagnie de tous les paiements faits par le pétitionnaire relativement à cette construction, ledit rameau ou embranchement, emplacement et matériel d'exploitation, devient la propriété absolue de la compagnie, libéré de tous liens. M. Cowan pensait que la compagnie de chemin de fer, une fois le coût du rameau et du matériel d'exploitation payé, devrait avoir le droit de le mettre en opération, mais qu'elle ne devait pas avoir la propriété en pur don de l'emplacement qu'elle n'avait jamais payé.

M. MACDONELL: Elle l'a payé dans le rabais qu'elle a accordé sur les taxes.

M. JOHNSTON, C.R.: Ce n'est pas le cas. Le paragraphe 3 stipule que le montant total ainsi payé par le pétitionnaire pour la construction ou l'achèvement dudit rameau ou dudit embranchement doit être remis ou remboursé au pétitionnaire par la compagnie sous forme de rabais.

L'hon. M. COCHRANE: Elle le paie dans le taux de la taxe.

M. JOHNSTON, C.R.: Elle devrait avoir le droit de l'exploiter, mais non pas la jouissance gratuite de l'emplacement.

M. NESBITT: Elle ne devrait pas avoir la propriété de l'emplacement, il peut nous appartenir.

M. JOHNSTON, C.R.: Le commissaire pense que cela va trop loin et cet amendement que M. Blair m'a remis a pour effet de modifier cet article afin qu'il se lise comme suit:

> "(3) Le montant total qu'a ainsi payé le pétitionnaire pour payer les frais du régalage, de la pose des traverses et la construction de la voie ferrée sur le dit rameau ou embranchement, doit lui être remis ou remboursé par la compagnie au moyen d'un rabais à déterminer et à fixer par la Commission sur les taxes, ou proportionnellement aux taxes exigées par la compagnie pour les transports de marchandises au compte du pétitionnaire sur ledit embranchement ou rameau."

Et au paragraphe 5, que le mot "emplacement" soit biffé à la troisième ligne, et que l'on ajoute les mots suivants à la fin du paragraphe:

> Avec le droit de faire circuler des wagons sur ce rameau tout le temps que ledit embranchement ou rameau est requis pour les fins de l'industrie ou du commerce au service duquel il a été construit.

afin que le chemin de fer puisse continuer à l'exploiter.

M. MACDONELL: Cela ne répond pas à l'objection.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela ne renferme pas tous les points.

L'hon. M. REID: J'aimerais poser cette question à M. Johnston: Supposons que je désire faire construire un rameau industriel conduisant à ma fabrique industrielle et qu'il n'y ait aucun moyen de me rendre à la fabrique par suite du fait que le propriétaire du terrain y conduisant refuse de vendre l'emplacement. La compagnie du chemin de fer pourrait exproprier ce terrain et, en ce faisant, obtenir l'emplacement conduisant à la fabrique, et le propriétaire de l'industrie aurait à rembourser à la compagnie le montant qu'elle a payé pour le terrain.

M. JOHNSTON, C.R.: Le chemin de fer qui fait l'expropriation est propriétaire du terrain.

L'hon. M. REID: Je sais, mais elle peut bien ne pas pouvoir acheter le terrain nécessaire à un emplacement conduisant à une industrie, sur une distance de quatre ou cinq milles.

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois que l'honorable M. Reid a parfaitement raison, parce que le propriétaire de l'industrie n'est pas le propriétaire du terrain requis pour l'emplacement. Lorsqu'il en est le propriétaire, tout semble renfermé dans cet amendement, mais lorsqu'il y a un terrain appartenant à un tiers la compagnie de chemin de fer demandera probablement au propriétaire de l'industrie de lui avancer les fonds pour payer l'emplacement.

L'hon. M. REID: Je connais un cas où le rameau industriel devait s'étendre sur une très grande distance et la compagnie du chemin de fer a dit: "Si vous voulez acheter l'emplacement, nous construirons l'embranchement." Si l'on modifiait la présente loi, la compagnie de chemin de fer pourrait exproprier le terrain, mais, selon sa présente teneur, elle serait empêchée de payer le terrain.

M. MACDONELL: Je connais plusieurs cas en Ontario où la construction de rameaux industriels serait le salut d'une vaste région industrielle, mais celui qui est le propriétaire de la première partie du rameau industriel empêchera ceux qui demandent à la compagnie de chemin de fer de leur fournir des accommodations de les obtenir. Cette clause a été rédigée dans le but particulier de rendre service aux gens qui se trouvent dans ce cas.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Chrysler et moi, devrions peut-être étudier cette question avec M. Blair après l'ajournement.

M. CHRYSLER, C.R.: Nous admettons tous le principe, mais il faut lui donner un peu d'élasticité.

M. NESBITT: Il est absolument juste que dans le cas d'une voie d'évitement ordinaire la compagnie ne nous paie pas pour l'emplacement de la voie si elle continue cette voie sur notre terrain.

M. MACDONELL: Le changement dont parle M. Cowan est très important.

M. CHRYSLER, C.R.: Le mot "équipement" doit porter dans ce sens.

Le PRÉSIDENT: MM. Johnston, Chrysler et Blair se réuniront pour discuter cet article.

M. JOHNSTON, C.R.: Dans l'article 233, "Appel de la sentence arbitrale", le mot "la" devra être inclus entre les mots "de" et "partie adverse," que l'on trouve dans la seconde ligne, afin qu'il se lise comme suit:

> "Dans le délai d'un mois après réception, de l'arbitre ou de la partie adverse, etc."

Le PRÉSIDENT: A la troisième ligne du paragraphe 3 on devra substituer le mot "dix" au mot "cinq".

M. JOHNSTON, C.R.: Alors le renvoi à l'ancienne loi des chemins de fer devra être à l'article 209 au lieu de 290.

Article 233 adopté tel qu'amendé.

Le PRÉSIDENT: L'article 219 est aussi soumis pour être discuté de nouveau. M. Johnston, avez-vous quelques suggestions à faire?

M. JOHNSTON, C.R.: Je n'en ai aucune. Vous vous rappelez que M. McCarthy a proposé un amendement; il a exposé que quelquefois un arbitrage était nécessaire et que la compagnie de chemin de fer peut avoir découvert qu'elle avait donné avis de prise de possession d'une plus grande étendue de terrain qu'elle en avait besoin. Dans ce cas spécialement mentionné, il en est résulté une servitude. Toutefois, l'amendement en question est d'application générale. M. McCarthy a suggéré que si la compagnie de chemin de fer découvre qu'elle a donné avis de prise de possession d'une plus grande étendue de terrain que celle dont elle a besoin, elle avise simplement qu'elle ne prendra possession que de telle étendue au lieu de telle autre, et qu'elle

procède devant la cour d'arbitrage afin de régler la question. Voici comment se lit cet amendement (lisant) :

Paragraphe (3). Lorsque le montant de la compensation spécifié dans l'avis de prise de possession a été soumis au tribunal d'arbitrage, la compagnie peut, au lieu de se désister de l'avis qu'elle a donné en conformité du paragraphe (1), donner un nouvel avis de changement dans la description des terrains ou des matériaux dont elle a besoin, ou des pouvoirs qu'elle a l'intention d'exercer; lequel avis devra aussi contenir:

(*a*) Une acceptation de payer une certaine somme ou loyer, suivant le cas, comme compensation pour tels terrains ou dommages pour tels matériaux ou pouvoirs, ainsi que les dommages subits et dépenses encourues par telle partie adverse et découlant du premier avis.

(*b*) Un avis que si, dans le délai de huit jours après la signification de cet avis, la partie à qui il est adressé n'avise pas la compagnie qu'elle accepte le montant offert par elle, les arbitres peuvent procéder à établir le montant de la compensation pour les terrains, matériaux, ou pouvoirs décrits dans le dernier avis.

Paragraphe (4). Au cas où les arbitres procéderaient en conformité de ce dernier avis, toute preuve établie et toutes procédures faites en vertu du premier avis, devront, en autant qu'elles s'y appliquent, servir à l'arbitrage en conformité du dernier avis, et les procédures des deux côtés devront être jugées par un seul arbitrage, mais la compagnie devra être tenue de payer tous dommages soufferts et frais encourus par la partie adverse pour la raison que la compagnie a omis de demander, dans son avis original, les terrains, matériaux ou pouvoirs tels que décrits dans l'avis subséquent.

M. Nesbitt: Ce me semble raisonnable.

M. Johnston, C.R.: J'ai cru que cela était raisonnable.

L'hon. M. Reid: Changez-vous tout l'article?

M. Johnston, C.R.: Non, on ajoute simplement quelques paragraphes. L'article tel qu'il existe spécifie que lorsque l'avis donné ne comporte pas la bonne description du terrain, cet avis et toutes les procédures doivent être abandonnées. Ce que dit M. McCarthy est: " pourquoi ne pas restreindre la description à ce dont on a besoin, et continuer l'arbitrage de la même façon?"

M. Nesbitt: Cela aurait pour effet de réduire les dépenses.

M. Johnston, C.R.: Je crois que M. Macdonell était sous l'impression que cela accorderait des pouvoirs spéciaux aux compagnies au sujet des servitudes, mais si vous lisez l'article vous verrez qu'il n'en est pas ainsi.

M. Macdonell: Il n'est pas offensif s'il n'est pas rédigé de manière à prévoir un cas particulier, mais il n'y a pas d'objection.

Le Président: Cet amendement devra être inséré dans l'article 219.

M. Nesbitt: Je propose qu'il y soit inséré.

Le Président: M. Nesbitt propose, secondé par M. Sinclair, que l'amendement soit inséré dans l'article 219.

M. Sinclair: Je ne suis pas pour le seconder, quoiqu'il puisse être juste.

M. Macdonell: Vous vous y êtes objecté lorsqu'il a été présenté en premier lieu.

L'hon. M. Cochrane: Je vais le seconder.

Le Président: Il est proposé et secondé que les paragraphes 3 et 4 tels que présentés par M. Johnston soient ajoutés à l'article 219. Devra-t-on adopter cet article tel qu'amendé?

Adopté.

Le PRÉSIDENT : L'article 220, traitant de la nomination d'un arbitre, n'a pas été accepté. On a discuté la question de laisser le mot " adverse " après le mot " la " sur la première ligne de la page 83.

M. JOHNSTON, C.R. : On a simplement suspendu la discussion jusqu'à ce que l'on ait décidé si oui ou non on laisserait le mot " adverse " dans l'article.

M. NESBITT : Comment se lira-t-il alors ?

M. JOHNSTON, C.R. : Exactement comme il est rédigé.

Le PRÉSIDENT : Est-ce que cet article est adopté ?

Adopté.

M. JOHNSTON, C.R. : L'article suivant soumis à la discussion porte le numéro 254, et il traite des dispositions au sujet des raccordements avec les lignes de croisement des chemins de fer. Il pourvoit à l'établissement d'une commission conjointe. Il revient devant le comité parce que M. Lighthall, pour une raison ou pour une autre, a demandé qu'il soit mis de côté, mais ce monsieur n'est jamais revenu.

L'hon. M. COCHRANE : Quelle objection avait-il à cet article ?

M. JOHNSTON, C.R. : Je n'en ai pas la moindre idée, monsieur. En réalité ce n'est que la loi telle qu'elle existait auparavant avec quelques mots de changés pour la rendre plus claire.

Le PRÉSIDENT : Devra-t-on adopter cet article ?

Adopté.

M. MACLEAN : Je voudrais attirer l'attention du comité sur ce qui paraît être un état de choses auquel on devrait remédier. Les compagnies de chemins de fer ne prévoient pas aux raccordements avec les autres chemins. Ainsi, l'autre nuit il est arrivé un accident sur la voie au sortir de la ville de Toronto, et un grand nombre de trains ont été retardés. S'il avait existé un raccordement entre les voies du Canadian-Northern et celles du Pacifique-Canadien, à cet endroit où elles sont rapprochées l'une de l'autre, cela aurait évité le retard occasionné au public. Je crois que de tels raccordement devraient exister.

L'hon. M. COCHRANE : Cela dépend de l'endroit où ce raccordement aurait été fait.

Article 263.—Crédit relatif à la sûreté du public aux passages à niveau des voies publiques.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est l'article pourvoyant à l'établissement d'une caisse des passages à niveau du chemin de fer. Combien de temps se propose-t-on de maintenir la loi en force?

L'hon. M. COCHRANE: Il n'y a pas de temps déterminé.

M. JOHNSTON, C.R.: Ainsi, si la loi dit "$200,000 par année durant dix ans à partir du premier jour d'avril 1910" cela nous mènera jusqu'en 1920.

M. MACLEAN: Elle sera en force jusqu'à date.

L'hon. M. REID: Ne serait-il pas mieux de mettre une date plus rapprochée qu'en 1910?

M. JOHNSTON, C.R.: Vous pouvez commencer au premier avril 1916 si vous le désirez.

L'hon. M. COCHRANE: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Mettez dix ans à partir du premier avril 1917.

M. NESBITT: Je croirais que cinq ans serait préférable.

M. MACLEAN: Est-ce que les fonds ont été épuisés chaque année?

L'hon. M. COCHRANE: Non.

M. MACLEAN: A-t-on pris un montant considérable?

L'hon. M. COCHRANE: Je ne pourrais pas dire combien, mais on n'a pas tout employé.

M. MACLEAN: Comme il s'agit d'une loi qui aura une portée considérable, pourquoi ne mettrait-on pas la date de cette année?

M. JOHNSTON, C.R.: C'est bien, cela convient. Elle se lira "la somme de $200,000 chaque année à partir du premier jour du mois d'avril 1917, et ceci pour une période de dix années à venir".

Article adopté tel qu'amendé.

Article 302.—Circulation des trains.

M. JOHNSTON, C.R.: L'union des employés de chemins de fer propose d'ajouter un paragraphe à l'article 301, et ce paragraphe portera le numéro 301 (*a*). "Chaque locomotive devra être munie permanemment d'un cendrier à bascule ou pouvant être vidé sans que les employés soient obligés d'aller sous cette locomotive pour le vider."

Je crois que M. Chrysler a dit que cela avait été fait d'une manière générale. La seule objection en est le modèle. Nous avons cru qu'il relevait des pouvoirs accordés à la Commission des chemins de fer d'ordonner un équipement convenable et qu'elle en a agi ainsi. Je crois qu'il n'y a pas de doute que la Commission a le pouvoir d'ordonner cela, et strictement parlant, ce paragraphe n'a pas son utilité pour cette raison.

M. BEST: Au sujet des pouvoirs de la Commission, je dois dire qu'elle a émis une ordonnance, et qu'il n'est que juste d'en avertir ce comité. Nous nous plaignons que cette ordonnance n'a pas été exécutée par les compagnies de chemins de fer, et nous avons cru que si on incluait une disposition à cet effet dans la loi, elles se croiraient plus tenues de s'y conformer qu'à une ordonnance de la Commission.

M. JOHNSTON, C.R.: Il n'est pas désirable d'encombrer la loi de dispositions semblables.

M. MACLEAN: Lorsque viendra la question de mettre la loi en vigueur, je veux avoir mon mot à dire à ce sujet. Je vais faire porter la responsabilité de la mise en vigueur de cette loi par quelqu'un et je m'objecterai à ce que ce soit par la Commission.

M. NESBITT: Que penseriez-vous de placer cette responsabilité entre les mains du président.

M. MACLEAN: Non, j'ai l'intention de proposer que cette responsabilité repose sur le procureur général de chaque province.

Article 302 adopté tel que soumis.

M. Johnston, C.R.: Le paragraphe 2 de l'article 309 se lit comme suit:

"Lorsque le règlement municipal d'une cité ou d'une ville interdit l'emploi du sifflet à vapeur ou des cloches de locomotives au passage d'une traverse dans les limites de cette cité ou de cette ville, ce règlement doit, dans la mesure de l'interdiction qu'il comporte, relever la compagnie et ses employés de l'obligation que le présent article impose."

Les unions étaient en faveur de cet article tel qu'il existe, mais quelques-uns des membres se sont opposés aux pouvoirs conférés aux municipalités.

M. Nesbitt: J'ai ici un mémorandum à l'effet que M. Johnston devait rédiger un article.

M. Johnston, C.R.: Toutefois, le comité comme ensemble n'a pas exprimé son opinion au sujet du maintien ou du rejet de l'article. J'ai cru que s'il était entendu que le règlement d'une municipalité à ce sujet dût être soumis à la Commission, il serait assez facile d'y pourvoir en ajoutant les mots "si le règlement est approuvé par une ordonnance de la Commission" après le mot "devra" que l'on trouve sur la seconde ligne de la page 119.

M. Chrysler, C.R.: Je crois que nous avons aussi besoin de cette disposition. Nous n'y avions pas pensé simplement parce qu'une municipalité avait émis une ordonnance nous enjoignant de cesser de siffler, mais si on adopte un règlement à ce sujet, on pourra demander une ordonnance à la Commission pour nous dispenser de faire servir le sifflet. Alors, nous serons très heureux de l'avoir et de l'accepter.

Article adopté tel qu'amendé.

Le Président: On a suspendu l'article 310 pendant la discussion de l'article 309, on devrait tout aussi bien l'accepter.

Article 310 adopté.

M. Johnston, C.R.: Je crois que nous en sommes rendus maintenant à l'article 345, "Prix réduits et transport gratuit."

M. Best: Avant d'aborder cet article, je désirerais poser une question au sujet de l'article 305—place des voitures à voyageurs. Il y a quelque temps, j'ai soumis un amendement à cet article au sujet du calibre pneumatique que l'on place à l'arrière de la voiture à voyageurs, mais je l'ai retiré. Depuis ce temps, j'ai reçu de nombreuses plaintes venant des employés des trains à l'effet que cela s'était pratiqué sur une grande échelle l'année dernière. Je suis prêt à discuter la question avec les membres de la Commission des chemins de fer et les obliger à s'en occuper, mais j'aimerais à avoir l'opinion de ce comité sur l'interprétation de l'article 305. Permet-il à une compagnie de chemin de fer de placer un calibre pneumatique à l'arrière d'une voiture à voyageurs comme elle peut le faire pour un wagon à marchandises ou un wagon de bois de sciage? Nous disons qu'agir ainsi est une contravention à la loi.

M. Maclean: Vous dites que le calibre doit être manœuvré par un train spécial à cet effet?

M. Best: Le calibre pneumatique, qui est l'appareil à cintrer les voies, fonctionne par l'air, et il est de nature à nuire au bon fonctionnement du train lorsque cet air lui est fourni par les conduits du convoi. L'air qui le met en action est pris dans le réservoir qui alimente aussi les freins automatiques. L'action du frein à air est automatique, et toute réduction de pression dans les conduits du train nuit plus ou moins à son fonctionnement. J'aimerais à demander à ce comité de dire si l'article s'applique au cas de ce genre.

M. JOHNSTON, C.R.: Un calibre pneumatique n'est pas un wagon à marchandises, ni un wagon de bois de sciage.

L'hon. M. REID: L'interprétation que l'on peut faire de l'article n'a pas son application, c'est une question de droit.

Le PRÉSIDENT: La question reviendra de nouveau si l'article ne s'y applique pas.

M. PELTIER: Si c'est une chose dangereuse, la Commission n'a-t-elle pas le pouvoir de l'appliquer?

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission en a le plein pouvoir.

L'article 305 est adopté tel qu'il était.

Article 345—Prix réduit et transport gratuit.

M. BLAIN: Je désire proposer un amendement à l'article 345. C'est un paragraphe qui nous a été soumis il y a quelque temps, si vous vous rappelez, et qui a été passablement bien discuté par le comité, je crois. Je propose donc que le paragraphe suivant soit ajouté:

> De plus, lorsque la compagnie émet des billets de tarif uniforme de péage par mille ou des billets de circulation entre un point central d'un district et un autre endroit ou endroits en dehors de ce district mais situés sur le parcours de son chemin, tels billets de tarif uniforme de péage par mille ou billets de circulation ne devront pas être retirés ou discontinués sans la permission de la Commission, et cette Commission peut, lorsqu'elle le juge à propos, ordonner à la compagnie d'accorder semblables taux ou billets entre tout tel point central et tous tels autres endroits sur le parcours de son chemin.

Comme je l'ai déjà dit, il y a quelques années nous avions ces billets de circulation dans la ville où je demeure, et ces billets ont été retranchés par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. La même compagnie a émis des billets de circulation à Oakville, un autre endroit qui se trouve à la même distance de Toronto que Brampton, et je soutiens que l'action de la compagnie dans ce cas est contraire à l'esprit de la loi et contraire à la loi elle-même; c'est pourquoi je veux qu'il soit bien établi que la Commission a le pouvoir de régler ces questions et cet amendement pourvoit à cela, je crois.

M. MACLEAN: Je voudrais demander à M. Blain si cet amendement s'applique à quelqu'autre compagnie que celle du Grand-Tronc?

M. BLAIN: Oui, il s'y applique.

M. MACLEAN: Si la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc accorde des billets de circulation pour un endroit situé à 25 milles en dehors de Toronto, est-ce qu'il s'en suit que la compagnie du Pacifique-Canadien doit faire la même chose à un autre endroit sur un rayon de 25 milles?

M. BLAIN: Si la Commission en décide ainsi.

M. MACLEAN: Est-ce que la disposition prévoit à ce que si une compagnie donne des taux de circulation les autres compagnies doivent faire de même?

M. BLAIN: Oui.

L'hon. M. REID: Je me demande si l'article tel qu'il se lit donne à la Commission le pouvoir d'obliger les compagnies de chemins de fer à émettre un tarif uniforme de péage au mille ou de circulation, ou si ce n'est que lorsque la compagnie les émettra elle-même qu'elle ne pourra pas les retirer?

M. CHRYSLER, C.R.: Les deux cas sont prévus. Comme cet article est rédigé, il prévoit les deux.

M. BLAIN: L'idée était de prévoir les deux. Je dois ajouter que lorsque la question s'est présentée devant la Commission, quelques membres ont compris que c'était dans ses attributions, mais le président Mabee a plutôt décidé qu'elle n'avait pas ce pouvoir.

Cet amendement est à l'intention, monsieur le Président, d'établir clairement que la Commission a ce pouvoir.

L'hon. M. REID: L'article dit: " De plus, lorsque la compagnie émet des billets de tarif uniforme de péage par mille, ou des billets de circulation entre un point central d'un district et un autre endroit, ou d'autres endroits, en dehors de ce district, mais situés sur le parcours de son chemin, tels billets de tarif uniforme de péage par mille ou billets de circulation ne devront pas être retirés ou discontinués sans la permission de la compagnie." Comme je le comprends, si la compagnie de chemin de fer fait cette émission, elle ne veut pas la retirer sans la permission de la Commission. Alors, une nouvelle conclusion s'impose: " Et la Commission peut obliger la compagnie à accorder semblables taux ou billets entre tout tel point central et tous tels autres points sur le parcours de son chemin, à l'intérieur d'un rayon égal ou moindre à partir du point le plus éloigné pour lesquels ces billets de péage au mille ou de circulation ont été émis." Maintenant, ce à quoi je veux en venir est ceci: en supposant que les compagnies de chemins de fer n'émettent aucuns billets de péage au mille ou de circulation de la ville d'Ottawa, mais que le public d'une certaine localité,—par exemple, aux lacs Rideau où le Canadian-Northern actuellement circule—veut avoir des billets du dimanche, la Commission a-t-elle le pouvoir, sous l'empire de ce règlement, de dire: " Maintenant, voici un endroit de villégiature; vous allez émettre des billets de circulation ", bien que ces billets n'ont jamais été émis auparavant? Ce paragraphe peut-il s'étendre jusque-là? Si la Commission n'a pas ce pouvoir, elle devrait l'avoir.

M. MACLEAN: Mon opinion dans tout ce débat, tel que je l'ai discuté, était que si le réseau du chemin de fer, à partir de la ville de Montréal, donne un service considérable sur des billets de circulation, les mêmes compagnies devraient accorder à toute autre ville de dimension aussi considérables et autres que Montréal un service sur billets semblables. La Commission devrait insister pour égalité dans les services de ce genre.

L'hon. M. COCHRANE: La seule difficulté est que si la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien accorde ce privilège aux citoyens de la ville de Montréal, elle aura à faire la même chose pour les citoyens de la ville de Toronto si la Commission en décide ainsi.

M. MACLEAN: Ceci ne fait pas encore partie de la loi. C'est compris dans l'esprit de la loi qu'on doit accorder une égalité de traitement partout.

L'hon. M. REID: Je suis en faveur de cela. Il peut bien ne pas y avoir de billets de circulation d'émis à partir d'Ottawa. Ce à quoi je veux arriver est ceci...

L'hon. M. COCHRANE: Le Canadian-Northern peut ne pas avoir émis de billets de circulation, mais s'il l'avait fait il lui aurait fallu en faire la demande aux endroits désignés par la Commission.

M. MACLEAN: Ceci n'est pas déterminé par la loi.

L'hon. M. REID: Supposons qu'il n'y ait pas d'émission semblable d'Ottawa aux lacs Rideau, est-ce que la Commission, en vertu de cet article, a le pouvoir de décréter que des billets de circulation devront être émis comme ceux qui sont actuellement émis de Montréal aux endroits de villégiature des environs?

M. BLAIN: Si la Commission n'a pas ce pouvoir, nous pourrions demander à M. Johnston de modifier l'article.

M. MACLEAN: Là est le point. L'article accorde ce que M. Blain demande pour sa ville, mais je veux que ce que M. Blain obtient pour sa ville s'applique à toutes les villes des environs.

M. BLAIN: L'article n'a pas été rédigé exclusivement pour satisfaire aux exigences de ma propre ville. Cela ne serait pas juste. Si cet article ne pourvoit pas à ce que demandent les autres membres du comité, je voudrais, pour ma part, qu'il soit rédigé de manière à en arriver là. En conséquence, je suggérerais que M. Johnston rédigeât un article qui résoudrait la question.

M. JOHNSTON, C.R.: Excusez-moi, la phraséologie devrait être rééditée comme suit:

"Et la Commission peut, lorsqu'elle le jugera à propos, obliger la compagnie d'accorder semblables taux ou billets entre tel point central et autre endroit sur le parcours de sa route."

Est-ce que ceci réglerait la question, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: J'aimerais mieux attendre que vous ayez rédigé l'article.

L'hon. M. REID: Est-ce que cela accorderait à la Commission le pouvoir dans les limites que je suggère?

M. BLAIN: Le ministre tenait particulièrement, lorsqu'on lui a suggéré la chose, à ce qu'elle ne s'appliquât pas à une ville en particulier mais à toutes les villes.

M. CHRYSLER, C.R.: Ceci, à son origine, est une disposition autorisant les compagnies de chemins de fer à faire une réduction dans les taux en certaines circonstances et à émettre ces taux d'excursion et de circulation. Cela est une contravention au principe de la loi et c'est la raison pour laquelle cette permission est accordée. La disposition veut que les taux de passage soient uniformes pour les services de même nature en tout endroit, et cela sans égard à la classe des voyageurs. Il n'y a aucune raison pour qu'un voyageur parcourant une distance de vingt milles doive faire ce trajet en payant un taux moindre que celui qui en fait un de soixante milles.

M. MACDONELL: Ceci peut être juste en certains cas, oui, mais assurément 500 personnes peuvent être transportées à un taux moindre que quelques personnes seulement.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est là la raison de cet amendement.

M. MACDONELL: C'en est même la base.

M. CHRYSLER, C.R.: C'est la base de l'article 345: c'est admissible. Les compagnies de chemins de fer sont les juges de cela, parce que, si vous voulez appliquer un principe équitablement, il peut être avantageux à la compagnie de mettre en circulation des trains spéciaux dans des circonstances spéciales; les trains d'excursion sont de ce genre. C'est une extension du système d'excursion. Mais si vous en faites un principe, vous enlevez tout droit de l'appliquer aux circonstances. Vous obligez les compagnies à mettre en circulation des trains d'excursion ou d'accommodation, qui en principe sont les mêmes, que la compagnie en retire des bénéfices ou non. Si cela ne paye pas, vous obligez les voyageurs et autres personnes qui contribuent aux revenus du chemin de fer de combler le déficit que la compagnie encourt en faisant circuler ces trains.

M. MACDONELL: La Commission considérera la chose.

M. CHRYSLER, C.R.: La Commission n'a aucun droit de la considérer. La Commission vérifie nos tarifs ou nos taux, et ces réductions sont faites en vertu d'un tarif dûment autorisé; mais ces taux ainsi établis ne nous permettent pas d'établir des taux d'excursion et de circulation, et il n'y a aucune raison de les établir.

M. MACLEAN: Nous allons établir ce principe.

L'hon. M. COCHRANE: La Commission décidera de ce qui est juste et raisonnable.

L'hon. M. REID: Et si les compagnies doivent accorder ou non ces taux.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous parlez de Montréal et de T-

M. CHRYSLER, C.R.: Vous savez, M. Blain, comme je le sais moi-même, que quelques-uns de ces privilèges ont été accordés il y a longtemps. Les gens ont construit leurs maisons et se sont établis dans des endroits particuliers sur la foi de ces conditions, et les compagnies de chemins de fer ne trouvent pas facile de discontinuer cela.

M. MACLEAN: Nous allons vous obliger d'accorder ces taux en certaines circonstances.

M. CHRYSLER, C.R.: Vous ne pouvez pas faire cela, pas plus que vous pouvez nous obliger à faire des excursions à New-York, ou entre Toronto et Montréal, au taux de cinq dollars du passage.

M. BLAIN: Pour revenir à Brampton, en aucun temps on n'a suggéré que la compagnie fut obligée de mettre en circulation un train spécial. Il s'agissait simplement d'obtenir des billets de circulation sur des trains réguliers, surtout à cause de ce qui est arrivé à Oakville.

M. JOHNSTON, C.R.: Voici l'amendement qui a été rédigé:

> " De plus, lorsque la compagnie émet des taux ou des billets de tarif uniforme de péage au mille ou de circulation entre un point central d'un district et tout autre endroit ou endroits en dehors de ce district, mais sur le parcours de ce chemin de fer, tel tarif uniforme de péage au mille ou taux de circulation ne devra pas être retiré ou discontinué sans le consentement de la Commission qui peut, lorsqu'elle le juge à propos, obliger la compagnie à accorder semblables taux entre tout tel point central et tout autre endroit sur le parcours de ce chemin de fer."

M. NESBITT: Je suis parfaitement satisfait de préparer une disposition pour les circonstances où la compagnie accorde des taux de circulation pour un certain district, mais je ne puis voir comment vous pouvez obliger une compagnie à accorder des taux de circulation à partir d'un point central où la chose ne se pratique pas à l'heure actuelle.

M. MACLEAN: Nous ne disons pas qu'ils devront agir ainsi, mais la Commission a le pouvoir d'assurer une égalité de service s'il y a lieu.

M. CHRYSLER, C.R.: Pour ce qui concerne les préférences, je n'ai pas d'objection à agir, je crois que c'est tout juste, mais pour inaugurer un nouveau service pour le premier venu où il n'en existait pas antérieurement, c'est une toute autre affaire.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que vous pouvez en toute sûreté laisser la question au jugement de la Commission.

Article adopté tel qu'amendé.

La séance du comité s'ajourne.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE 301,
Le 6 juin 1917.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Article 345—Prix réduits et transport gratuit.

Le PRÉSIDENT: Cet article a été mis de côté afin de permettre à M. Johnston de préparer un amendement.

M. BLAIN: Depuis l'adoption de l'article, hier, il a été fait quelques suggestions que peut-être on était allé trop loin sur le sujet, que si une compagnie de chemin de fer accorde des billets de circulation pour, disons, un club de golfe, pour trois mois, en vertu de cette disposition la même compagnie n'aura pas le droit de retirer ce privilège sans consulter la Commission. Je comprends que les compagnies de chemins de fer puissent croire que ceci va un peu trop loin. J'ai promis d'amener le sujet devant ce comité, parce que je suis aussi désireux que le comité l'est lui-même, de trouver une raison d'agir en quoi que ce soit pour le bien de toutes les personnes intéressées.

M. BRADBURY: Vous voulez dire que les compagnies de chemins de fer seront forcées d'accorder ces billets de circulation?

M. BLAIN: Non, pas forcées; la question est laissée à la Commission; en vertu de l'amendement qui a été adopté à l'unanimité hier matin par le comité, cette juridiction a été accordée à la Commission. Toutefois, en conversant avec M. Macdonell ce matin, après avoir consulté M. Johnston, il a fait remarquer que si un club de golfe fait application pour obtenir des billets de circulation, disons, pour trois mois, que c'est et ce sera une entente conclue entre le club de golfe et la compagnie de chemin de fer elle-même, et que cette question ne viendra jamais devant la Commission des chemins de fer, ni lorsqu'on accordera cette émission ni lorsque cette émission prendra fin; ce sera simplement une entente entre la compagnie de chemin de fer elle-même et le club de golfe et ne requérera pas le consentement de la Commission pour prendre effet ni pour être discontinuée.

M. MACDONELL: Je ne suis pas certain à ce sujet. Mes paroles sont sujettes à rectification de la part de M. Johnston, qui est plus familier avec la loi que je le suis.

M. BLAIN: S'il en est ainsi, je n'y vois pas autant d'objection que j'en voyais au début. Je ne crois pas qu'il aurait été juste que toute entente de cette nature aurait dû recevoir l'assentiment de la Commission. Il doit exister une certaine marge. Autrement dit, je ne crois pas qu'il eut été sage pour le comité d'inclure dans la loi un article qui aurait pu enlever à une compagnie de chemin de fer la gérance de ses propres affaires; la direction de son trafic, ce qui relève de la compagnie seulement. Je crois qu'elle devrait avoir ce pouvoir et ce droit. Mais, lorsqu'il s'agit du public, qu'une concession lui est accordée et qu'il l'apprécie, je ne crois pas que la compagnie devrait alors avoir le pouvoir en vertu de la loi de la lui retrancher; je ne crois pas qu'une semblable question doive être soumise à la Commission pour décision avant que la compagnie de chemin de fer puisse enlever un privilège déjà accordé au public.

M. MACDONELL: Quelle est exactement la différence?

M. JOHNSTON, C.R.: Comme je le comprends, la voici: l'article proposé hier pourvoit que lorsque les billets de circulation sont émis ils ne devraient pas être retirés. Maintenant, on a dit que les compagnies de chemins de fer ont émis des billets de circu-

lation pour une certaine période, deux ou trois mois, des billets de saison, pour ainsi dire, et la compagnie de chemin de fer devrait avoir le droit de les retirer lorsque la saison couverte par cette émission est expirée.

M. BLAIN: Qu'est-ce que vous pensez à ce sujet, M. Chrysler?

M. CHRYSLER, C.R.: Il y a une plus grande portée que cela à cet article. Ces compagnies peuvent accorder des billets de circulation à une ville ou localité à titre d'expérience, et les retirer si elles n'en reçoit pas de bénéfices. Elles ont ce droit.

M. BRADBURY: Cette émission ne devrait pas être retirée sans le consentement de la localité.

M. BLAIN: Dans des cas de ce genre, ne pensez-vous pas que la Commission, sur une application adressée à une compagnie de chemin de fer, puisse les retrancher? Ne pensez-vous pas que la Commission dira: "Le public ne les encourage pas, par conséquent il ne doit pas insister sur la continuation du service."

M. CHRYSLER, C.R.: Je crois qu'il n'existe pas une grande différence dans nos intentions. Nous avons cru et nous croyons encore que la chose est prévue par le proviso qui se trouve à la fin de l'article. Nous n'avons que le droit d'émettre des billets de circulation comme une extension au règlement général qui nous oblige à avoir un tarif et un taux uniformes partout. Maintenant, le proviso ajouté à la Loi dit:

> "Que le trafic du transport par la compagnie en vertu de cet article, peut, dans une circonstance particulière, ou par un règlement général, être étendu, restreint, limité ou spécifié par la Commission."

Ceci visait à accorder le contrôle dans tout ce qui relève de cette question en litige, soit en matière de billets d'excursion et des billets de circulation à taux raisonnables, et de les retirer s'ils n'étaient pas acceptables. Je crois que tout se résume à cela. Si la suggestion de M. Blain est acceptée, le droit de retirer ces billets de circulation n'est pas enlevé. Il n'y aurait pas d'objection au reste de l'article.

M. JOHNSTON, C.R.: Comment cela vous irait-il, M. Chrysler? Il me semble qu'il y a encore des doutes quant à la juridiction de la Commission . ..

M. CHRYSLER, C.R.: Non; dans le cas de Brampton on a dit que la Commission avait le pouvoir d'émettre une ordonnance, si la localité avait allégué qu'elle était sous le poids d'une injustice par l'émission de billets de circulation à une autre localité; mais la Commission a déclaré dans ce cas qu'elle n'avait pu découvrir qu'il y eut preuve d'injustice.

M. BLAIN: Je crois plutôt que la Commission a dit, au moins le président l'a déclaré finalement, que Brampton n'offrait pas un cas sérieux en matière d'émission de billets de circulation et la Commission n'a pas voulu les lui accorder.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Chrysler, supposons qu'un article comme celui-ci soit inclus dans la loi:

> "Chaque fois que la Commission le jugera à propos, elle peut obliger la compagnie d'accorder et émettre des billets de circulation à telles conditions qu'elle peut ordonner."

Ceci établit clairement que la Commission a des pouvoirs plus étendus.

M. BRADBURY: Ceci laisse la question entre les mains de la Commission.

M. JOHNSTON, C.R.: Absolument.

M. MACDONELL: Quel est l'autre article que nous avons adopté?

M. JOHNSTON, C.R.: Le voici (lisant):

> "De plus, lorsqu'une compagnie de chemin de fer émet des billets de tarif uniforme de péage par mille ou des billets de circulation entre un point central d'un district et un autre endroit ou endroits en dehors de ce district, mais situés sur le parcours de son chemin, tels billets de tarif uniforme de péage par mille ou billets de circulation ne devront pas être retirés ou discontinués sans le consentement de la Commission, et cette Commission peut, lorsqu'elle le juge à

propos, ordonner à la compagnie d'accorder semblables taux ou billets entre tout tel point central et tous tels autres endroits sur le parcours de son chemin."

Tout ceci me semble basé sur le fait que la compagnie a déjà émis des billets de circulation.

M. BRADBURY: Quel est l'amendement proposé?

M. JOHNSTON, C.R.: L'article que j'ai présentement en main est ce que j'ai lu en premier lieu.

M. SINCLAIR: Vous proposez qu'on les adopte tous les deux?

M. JOHNSTON, C.R.: Non, je propose une substitution.

M. BRADBURY: La clause à substituer contient-elle tous les points de l'autre?

M. JOHNSTON, C.R.: Elle me semble plus large, et pour ce qui est de la compagnie, on n'y est pas opposé, parce que les compagnies de chemins de fer ne sont pas obligés à perpétuité à maintenir les taux de circulation qu'elles ont donnés.

M. BRADBURY: Je ne crois pas qu'elles y soient obligées; je crois que cela devrait être laissé entre les mains de la Commission des chemins de fer. J'ai un cas dans la mémoire relatif à la province du Manitoba. De Winnipeg à Winnipeg-Beach, le Pacifique-Canadien accorde des billets de circulation à la cité de Winnipeg. La ville de Selkirk est à 22 milles plus près de Beach que la cité de Winnipeg, mais le Pacifique-Canadien a refusé de donner même à la première, les mêmes privilèges que ceux qu'elle accorde à la dernière bien que Selkirk soit à 22 milles plus près; on exige le prix complet. Il devrait y avoir quelque chose pour forcer la compagnie de chemin de fer à donner le même taux *prorata* par mille. Cela règlerait la question, n'est-ce pas, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: La Commission aurait une autorité absolue en vertu de cette clause.

M. BRADBURY: Cela serait satisfaisant pour moi.

M. BLAIN: M. le ministre, cela vous satisferait-il?

L'hon. M. COCHRANE: Je n'ai pas écouté la discussion.

M. BLAIN: Le Président voudra peut-être lire l'amendement proposé.

Le PRÉSIDENT: L'amendement proposé à la clause 345 se lit comme suit:

"Lorsque la Commission le juge à propos, elle peut obliger la compagnie à accorder et à émettre des billets de circulation à telles conditions que la Commission ordonnera."

M. MACDONELL: Je crois que vous devriez mettre "tels taux et termes".

M. BRADBURY: Je le crois.

M. BLAIN: En ce qui concerne le cas de Brampton, nous n'avons jamais trouvé que les compagnies étaient bien sévères pour notre ville, quoi qu'on ait dit. Le Pacifique-Canadien a essayé de mettre un train de circulation à prix réduit, un train à court trajet sur lequel il a accordé des billets de circulation pour faire un essai. Par le Pacifique-Canadien, la distance pour aller à Brampton est beaucoup plus grande que par le Grand-Tronc. On a trouvé que cela ne payait pas et on a supprimé le train. La ville de Brampton—je tiens à montrer l'autre côté de la médaille maintenant—a été en quelque sorte responsable de la suppression des billets de circulation. A l'origine, le privilège avait été accordé à la demande des marchands de la ville. Plus tard, on a étendu ce privilège et plusieurs gens de la ville se sont procuré des billets de circulation de la même manière. Finalement, les marchands ont décidé qu'il y avait trop de billets de circulation et ont demandé à la compagnie du Grand-Tronc de les réduire, ce que la compagnie a fait. Pour ma part, j'ai toujours prétendu que les marchands de Brampton étaient responsables de la perte des billets de circulation. Je veux être juste envers les compagnies, parce que je crois que le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien ont traité Brampton avec loyauté, lui ont donné un bon service et sont toujours prêtes à écouter toute demande qui leur est faite.

Amendement adopté.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article 353 a été suspendu à une séance antérieure. Il permet à un chef de train d'expulser un voyageur, qui refuse de payer son passage. Je crois me souvenir que M. Lemieux a dit qu'il avait encore quelque chose à dire. Je ne sais pas ce que c'est.

M. MACDONELL: Je ne vois pas pourquoi un chef de train aurait la permission d'expulser un voyageur (qui ne paye pas sa place) " à ou près d'une habitation ". On devrait le faire descendre à une gare. Tel que l'article est rédigé, un voyageur sans billet pourrait être jeté au milieu d'une prairie.

M. JOHNSTON, C.R.: Si l'on adoptait votre suggestion les gens pourraient faire un tour entre les gares.

M. MACDONELL: Les gens ne font pas cela.

M. CHRYSLER, C.R.: Oui, ils le font, et lorsqu'un homme parvient à la gare suivante il fait encore un tour gratuit.

M. BRADBURY: Dans l'Ouest, ce serait une affaire sérieuse si le chef du train devait faire descendre un voyageur dans la prairie parce qu'il verrait une cabane.

M. CHRYSLER, C.R.: Cela ne se fait jamais. Il y a déjà eu des poursuites contre les compagnies de chemins de fer parce qu'on avait expulsé des gens dans des circonstances déraisonnables, par des temps froids, ou dans la prairie lorsqu'il n'y avait pas de maisons auprès et que les hommes avaient pris du mal.

M. BRADBURY: Je suis opposé à cela même lorsqu'il y a une maison auprès.

M. CHRYSLER, C.R.: On ne cherche qu'à avoir ce pouvoir en réserve. Un homme pourra être expulsé disons à 5 milles d'Ottawa plutôt qu'être transporté à la gare suivante, alors il ne pourra pas en imposer à la compagnie.

M. BRADBURY: Les compagnies en imposent un peu elles-mêmes.

M. MACDONELL: Neuf fois sur dix cela est dû à une erreur. Voyez dans quelle malheureuse situation cet article placerait une femme.

M. CHRYSLER, C.R.: Les chefs de trains ne mettent jamais les femmes dehors.

M. MACDONELL: Une femme peut être dans des circonstances assez malheureuses pour n'avoir pas d'argent. Pensez au malheureux embarras où elle se trouverait dans ces circonstances.

M. W. L. SCOTT: Il faut quelque protection contre les hommes qui font profession de voyager sans billets.

M. BRADBURY: Je tiens à protester énergiquement contre cet article. Pour ce qui est de l'Ouest, je ne crois pas qu'on doive expulser un homme simplement parce qu'il y a une habitation dans le voisinage. Cela peut n'être qu'une cabane occupée par un célibataire et ne pouvant accommoder d'autres gens. Et il peut s'agir de femmes et d'enfants forcés d'y chercher refuge par une froide journée d'hiver. En outre certains chefs de trains sont très arbitraires. Sûrement que les gares sont assez rapprochées pour permettre qu'on y descende les voyageurs au lieu de les forcer à descendre dans des régions peu colonisées.

M. SCOTT: Comme résultat on transporterait un homme partout où il voudrait aller.

M. BRADBURY: Très bien, punissez-le.

M. SCOTT: Il n'y a pas de punition prévue.

M. BRADBURY: Mettez-le en prison.

M. PELTIER: Je ne veux pas trop demander à la bonne volonté du comité, mais pour ce qui est du chef de train, nous aimerions que la loi soit adoptée. Le chef de train est la seule autorité sur le train depuis le temps où celui-ci quitte la tête de ligne jusqu'à ce qu'il parvienne à sa destination. Il est seul chargé de la protection et du confort des voyageurs.

M. MACDONELL: Nous comprenons cela.

M. PELTIER: Si quelqu'un se conduit d'une manière arbitraire ou désordonnée, le chef du train est celui qui doit intervenir et la question est de savoir si l'amendement qu'on propose va restreindre, en quelque manière, l'autorité du chef de train. Vous ne dépouillez pas un agent de police de son autorité dans une ville, même lorsqu'il commet une erreur. Je demanderais au comité d'y penser deux fois avant d'affaiblir l'autorité du chef d'un train.

M. MACDONELL: On ne cherche pas à atteindre le chef de train par l'amendement.

M. PELTIER: Prenons le cas des chefs de trains de voyageurs entre ici et Toronto. Si l'on changeait la loi dans le sens qu'on le propose, ils auraient beaucoup de difficulté à remplir leur devoir, et en outre le public en souffrirait. Au surplus, pour ce qui est du maniement des hommes qui essayent de faire leur chemin vers la police, il y a un grand nombre de stations où l'on ne trouve pas d'agents de police. La loi est en vigueur depuis un grand nombre d'années et je suis encore à apprendre qu'on en ait abusé tant soit peu. Lorsqu'un train passe dans la prairie et que la température est inclémente, aucun chef de train ne sera assez inhumain pour expulser un voyageur du train à un endroit où il est censé souffrir. Je rappellerai aussi au comité que la question des squatters en est une qu'il faut considérer.

Plusieurs DÉPUTÉS: Au fait.

Le PRÉSIDENT: L'amendement de M. Bradbury sera--il adopté?

L'amendement est adopté.

L'article tel qu'amendé est adopté.

En réponse à ce télégramme, j'ai reçu ceci:—

"WASHINGTON, D.C., 24 mai.

"M. J. E. ARMSTRONG, M.P.,
"Président du comité des chemins de fer,
"Chambre des Communes, Ottawa.

"La Commission a le contrôle de la navigation sur les grands lacs et la haute mer, mais non sur les rivières et les autres eaux intérieures. Le contrôle se rapporte aux taux, à la réglementation des vaisseaux qui font des services réguliers d'un port à l'autre.

"R. B. STEVENS,
"*Commissaire.*"

M. SINCLAIR: "Qui font des services réguliers", il ne s'agit pas des navires en cueillette?

Le PRÉSIDENT: C'est apparemment ce que ce terme veut dire, tous les vaisseaux qui font un service régulier d'un port à l'autre. J'ai reçu un télégramme du gérant de la *Lambton Production Association* qui se lit ainsi:—

"SARNIA, ONT., 26 mai 1917.

"J. E. ARMSTRONG, M.P.,
"Ottawa.

"Pendant des années, la *Northern Navigation Company* a encouragé les cultivateurs de Lambton à augmenter leur production de fruits et de légumes tendres, nous promettant des taux et un service qui protégeraient l'industrie. Maintenant que notre pays a plus d'un million d'arbres qui commencent à rapporter, elle nous isole d'un de nos plus grands marchés locaux en nous refusant complètement le service. En outre, les taux adoptés pour dix-neuf cent dix-sept comportent, dans certains cas, des augmentations de 50 pour 100 sur l'an dernier. De la part de la plus grande association coopérative de culture des légumes de l'Ontario, nous demandons instamment une législation comme celle qu'on propose pour réglementer les lignes de navires.

GEORGE FRENCH, *gérant,*
Association coopérative des Producteurs de Lambton.

J'ai aussi une communication de M. J. T. Horne, de Fort-William, qui se lit comme suit:

1er juin 1917.

M. J. E. ARMSTRONG,
Président du comité chargé de l'étude
du Bill n° 13, Loi des chemins de fer,
Chambre du Parlement.

CHER MONSIEUR,—Si je vous écris, c'est que comme canadien, je trouve qu'on ne devrait permettre à aucune catégorie de gens de faire des profits anormaux au cours de cette guerre.

Sur la suggestion de la *Canada Steamships Company*, l'article 358 du projet d'amendement à la Loi des chemins de fer, qui mettrait les vaisseaux canadiens sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, a été étudié par le conseil de la Chambre de Commerce de Fort-William, lequel a décidé par un vote de 4 à 2, les intéressés de la navigation votant pour la résolution, de s'opposer à ce que la navigation canadienne soit placée sous le contrôle de la Commission des chemins de fer.

Comme question de fait tous les renseignements obtenus par le conseil de la chambre étaient venus par la *Canada Steamships Company* et ils étaient maigres. Un taux de fret raisonnable, et que tout propriétaire de vaisseau,

même à cette heure où l'exploitation des vaisseaux coûte si cher, serait content de recevoir, est 2½ cents le boisseau de Fort-William aux ports intérieurs sur les lacs, si ce taux était élevé à 5 cents par boisseau à l'ouverture de la navigation.

Cela a porté le citoyen ordinaire à se demander si ces messieurs qui contrôlent les intérêts de la navigation sur les lacs ne prenaient pas des profits de guerre sur le reste des citoyens du Canada, et plus particulièrement sur les alliés d'outre-mer, et lorsque le taux s'est élevé à 7½ cents par boisseau, il a semblé qu'on devait placer ces propriétaires de vaisseaux sous un contrôle quelconque.

Prenons un vaisseau de 300,000 boisseaux qui perçoit un taux de 7½ cents, en supposant qu'il ne fait que 20 voyages, chargé pour l'aller seulement, il réalise comme recette brute $455,000. Si l'on place ses dépenses de la saison à $115,000, c'est tant qu'il faut. Sur un capital de $340,000 placé disons pendant les temps normaux, il fait un bénéfice net de $340,000 pour la saison.

Sûrement que pendant ces durs temps de guerre quelqu'un devrait contrôler ces taux.

Bien à vous,

J. T. HORNE.

Puis, M. J. G. Scott, président de la Chambre de Commerce de Québec m'a parlé de l'affaire et m'a dit que je pouvais me servir de son nom pour appuyer la clause le plus fortement possible. Il en est ainsi de M. Hardy, de la Chambre de Commerce de Québec.

M.. SINCLAIR: Il appuie la clause telle qu'elle est actuellement dans le bill?

Le PRÉSIDENT: Telle qu'elle est.

M. SINCLAIR: Cela comprend les navires en cueillette aussi bien que les vaisseaux de ligne?

Le PRÉSIDENT: Les navires en cueillette aussi bien que les vaisseaux de ligne. J'ai aussi reçu les communications suivantes de l'officier en charge du transport des fruits au ministère de l'Agriculture, en faveur de la clause:

"G. E. MCINTOSH,
S/d Service du transport des fruits,
Bureau de la commission des fruits,
Ministère de l'Agriculture, Ottawa.

A propos de votre lettre du vingt-six dernier, à mon avis, le contrôle du transport par eau, aux termes de l'amendement, est nécessaires dans l'intérêt de l'industrie fruitière.

WM. E. SCOTT,
Sous-ministre de l'Agriculture, Colombie-Britannique.

UNITED FRUIT COMPANIES OF NOVA SCOTIA, LIMITED,
BERWICK, N.-E., 26 mai 1917.

M. C. E. MCINTOSH,
OTTAWA, CANADA.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 22 mai, je dois vous dire que nous avons lu avec soin l'article 358 qu'on veut insérer dans la nouvelle Loi des Chemins de fer. Nous croyons que ce serait avantageux si la Commission des chemins de fer avait le contrôle du transport par eau dans les eaux intérieures du Canada.

Bien à vous,

THE UNITED FRUIT COY'S OF N.S., LIMITED,
JOHN N. CHUTE, *secrétaire.*

Je pourrais aussi signaler à l'attention du comité, que depuis notre dernière réunion des propriétaires de vaisseaux ont augmenté leurs taux à 7 cents, et davantage, et

demandent ces taux aux expéditeurs. Ils ont commencé, au début de la saison avec un taux de 4½ cents par boisseau, de Fort-William à Montréal, et ce taux s'est élevé à 7 et même à 7½ cents, ai-je compris.

L'hon. M. OLIVER: Je regrette de n'avoir pas donné aux séances du comité l'attention que j'aurais dû y apporter, et je regrette surtout de n'avoir pas été présent lorsqu'on a discuté cet article antérieurement. Je ne crois pas que ce que je pourrais dire puisse être un meilleur argument que les faits tels que dévoilés par la correspondance que le président nous a lue. Les lacs sont la grande route par laquelle le gros des produits de l'ouest doit se rendre à son marché, et lorsque ceux qui contrôlent ce chenal jugent à propos d'exercer leurs droits d'augmenter les taux, leur action nuit beaucoup à l'intérêt public. Surtout, cela nuit aux intérêts des producteurs de l'ouest, parce que si l'acheteur de l'ouest sait qu'il va être embarrassé pendant l'été par les taux de transport et qu'il est à la merci des taux de transport sur les lacs, il se prémunira contre les difficultés d'une autre saison en prenant un pourcentage sur le prix du grain. Nous avons un intérêt direct dans la question. Je soutiens que l'argent qui se dépense pour l'achat du grain dans l'ouest est l'argent le plus productif, et contribue plus à améliorer les affaires générales du pays que tout argent dépensé dans le Canada par qui que ce soit, et que tout ce qu'on prélève sur la dépense de l'argent destiné à acheter le grain de l'ouest, on le prélève sur le bien-être du Dominion dans la même proportion. L'homme qui obtient un dollar pour son boisseau de blé dépense ce dollar de telle manière qu'il touche à toutes les lignes de production et de commerce dans le Dominion avant de s'arrêter—en réalité il ne s'arrête jamais, il circule constamment. Mais lorsque ce dollar s'en va dans la poche du voiturier des lacs, je soutiens qu'il ne fait pas autant de bien au public. Je ne sais si la clause telle que rédigée réglerait le cas, et j'ignore ce qu'il serait possible ou impossible de faire dans l'espèce, mais je prends pour acquis que, quand on a rédigé cet article, on a reconnu qu'il existait un état de choses auquel il était très opportun de remédier. Depuis que l'article est rédigé, le besoin s'en est accru énormément; personne ne s'attendait, lorsqu'il a été rédigé, à voir un taux de sept cents sur les lacs, et maintenant que nous étudions l'article, je voudrais que nous établissions, en principe, que ce pays a le droit de se protéger contre toute organisation de ses citoyens qui se sert de son pouvoir et de son autorité au détriment du public. Il me semble que c'est un cas très évident où l'on a profité d'une circonstance particulière au détriment de la population que je représente et au détriment de tout le peuple canadien, et je désire appuyer l'article dans l'espoir qu'il obtiendra la fin que l'on se propose, mais surtout comme une déclaration du principe que ce parlement a l'autorité et le devoir d'agir dans de telles circonstances quels que soient l'endroit et le temps où elles se présentent.

M. BRADBURY: J'aimerais à abonder dans le sens de mon honorable ami, parce qu'il parle de l'ouest et que nous sommes tous intéressés à l'ouest et au transport du blé, si je pouvais croire, comme mon honorable ami, que cette loi nuit à l'ouest. Je vais lire une partie de l'article:

> Les dispositions de la présente loi, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent aux transports effectués par une compagnie de chemin de fer par mer ou sur les eaux intérieures entre des endroits ou des ports du Canada, si la compagnie possède, affrète, emploie, entretient ou met en service des navires, ou a traité avec d'autres compagnies pour employer, entretenir ou mettre en service des navires pour les transports par mer ou sur les eaux intérieures entre ces ports ou ces endroits.

Je prétends que cette partie de l'article règle la question du grand transport du blé de l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est des vaisseaux appartenant aux chemins de fer seulement. Les vaisseaux concernés dans cet article sont déjà sous le contrôle de la Commission des chemins de fer.

M. BRADBURY: Les seuls vaisseaux qui ne sont pas sous le contrôle de la Commission sont ce que nous appelons les navires à cueillette.

Le PRÉSIDENT: Non. La partie de l'article que vous lisez se rapporte simplement au petit nombre des vaisseaux qui sont actuellement sous le contrôle de la Commission des chemins de fer et que possèdent les chemins de fer.

M. BRADBURY: Permettez, s'il vous plaît. Je suis convaincu que la partie de l'article que j'ai lue va protéger les expéditeurs de grain de l'Ouest, pour ce qui est des compagnies de chemins de fer, lesquelles transportent 90 pour 100 du grain que nous expédions de l'Ouest par les lacs.

Le PRÉSIDENT: Il n'y fait rien du tout.

M. BRADBURY: Je vous demande pardon. Si je ne croyais pas que c'est cela, je penserais comme M. Oliver. Notre blé est évidemment très important pour l'Ouest, et lorsqu'on élève les taux de 4 à 7 cents par boisseau on doit donner une bonne raison.

Le PRÉSIDENT: L'article que vous lisez est dans la loi des chemins de fer depuis des années.

M. BRADBURY: La loi des chemins de fer contrôle les taux jusqu'à ce point et les vaisseaux appartenant aux compagnies de chemins de fer; et il n'y a pas une compagnie de chemin de fer en exploitation dans l'Ouest qui n'est pas intéressée dans les grandes compagnies de navigation des lacs.

Le PRÉSIDENT: Elles sont très peu intéressées. Pourquoi les propriétaires de vaisseaux s'opposent-ils à cette proposition? Les compagnies de chemins de fer ne s'opposent pas à cet article.

M. BRADBURY: Comment se fait-il que toutes les chambres de commerce se sont opposées à l'article?

Le PRÉSIDENT: C'était une opposition à cette clause organisée par les propriétaires de vaisseaux.

M. MACDONELL: Nous admettons tous que si cette discussion continue, nous serons ici jusqu'à la chute des feuilles l'automne prochain, ou jusqu'à la tombée de la neige. Il s'est donné un grand lot de témoignage ici.

M. JOHNSTON, C.R.: C'était de la parlotte.

Le PRÉSIDENT: De la parlotte organisée.

M. MACDONELL: Tous les hommes publics du Canada, à peu près, se sont opposés à cette nouvelle partie de l'article. Je ne prolongerai pas mes remarques, mais me fiant aux témoignages qui se sont donnés, je propose que les mots suivants, dans les quatre dernières lignes, soient biffés:—

> Et les dispositions de la présente loi, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent aux transports effectués par une compagnie de chemin de fer, par mer entre des endroits ou des ports du Canada à destination d'autres ports ou endroits du Canada.

C'est la disposition qui se rapporte aux navires à cueillette laquelle est entièrement nouvelle et est mise dans la loi pour la première fois. Je propose qu'elle soit biffée.

Le PRÉSIDENT: Ne pouvez-vous pas faire en sorte que votre amendement ne se rapporte qu'aux navires à cueillette?

M. MACDONELL: Je propose mon amendement de la manière que je le désire. Je ne veux pas me le faire dicter par le président, pour être franc.

L'hon. M. OLIVER: M. Macdonell voudra-t-il être assez bon de donner en quelques mots les raisons de son attitude?

M. MACDONELL: Je le regrette. M. Oliver a eu les meilleures raisons pour ne pas se trouver aux réunions de ce comité. Nous avons entendu des témoignages ici, de jour en jour, le dossier est rempli des arguments et des témoignages donnés ici. Je ne saurais récapituler brièvement cette preuve à moins d'être debout cinq ou six heures. A la dernière réunion, j'ai pris le fauteuil pour permettre au président de faire valoir sa manière de voir sur la question et je crois qu'aucun député n'a adopté les opinions

qu'il a soutenues et qu'il soutient actuellement. Je n'ai plus rien à dire, si ce n'est que je propose que ces mots soient biffés.

Le Président: Y a-t-il un secondeur?

M. Macdonell: M. Bradbury appuie la motion. Je la propose, sujette à l'approbation du ministre.

L'hon. M. Cochrane: Je vais l'appuyer.

Le Président: Il est proposé que les mots des quatre dernières lignes de l'article 358, tels que lus par M. Macdonell, soient biffés.

Amendement adopté.

Le Président: L'article 358 tel qu'amendé sera-t-il adopté?

L'article 358 tel qu'amendé est adopté.

Le Président: Nous aurons quelque chose à dire à la Chambre à ce sujet, en tant que je suis concerné.

M. Bradbury: C'est un bel endroit pour le dire.

Le Président: Le temps approche où vous allez voir qu'il est nécessaire de réglementer les taux de tous les vaisseaux, j'en suis certain. Comment allez-vous nommer un contrôleur des vivres pour s'occuper de ces vaisseaux? Nous ne pouvons même pas recueillir des statistiques à leur sujet.

Article 367—Télégraphes et téléphones sur les chemins de fer pour l'usage des chemins de fer.

M. Johnston, C.R.: Cet article est resté, mais je comprends que M. Chrysler ne s'y oppose pas.

Article 367 adopté.

Article 364—La Commission peut définir le transport par messageries—suspendu précédemment.

de porc—il n'y a pas grand'chose de bon. Si l'on biffait cela, je crois que l'on rencontrerait les vues de la plupart des compagnies. Je puis dire qu'elles ont peut-être en quelque manière été un peu indifférentes à cette proposition, mais en somme je ne saurais faire aucune suggestion importante pour l'améliorer.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité que M. Ritchie soit entendu?

Adopté.

M. RITCHIE, C.R.: Je représente la Fédération des Assurances-incendie de tout le Canada. Nous désirons que le paragraphe 2 soit biffé. Si je comprends le sens de l'article, c'est que lorsqu'une propriété a été assurée et qu'il survient une perte que la compagnie d'assurance doit payer, la compagnie d'assurance n'a pas le droit d'intenter une poursuite; l'assuré doit poursuivre la compagnie d'assurance bien que la compagnie de chemin de fer puisse être coupable de négligence grossière. Comment pouvons-nous établir que la compagnie de chemin de fer est coupable ou non de négligence grossière, si elle nie cette négligence, sans une action, l'émission d'un bref et la décision par un juge ou par un jury et un juge? Qui va déterminer s'il y a eu négligence? Par cet article, nous serions complètement empêchés d'intenter une poursuite quelconque, il me semble. Ce paragraphe vient dans l'ancien article où la situation était différente de ce qu'elle est maintenant dans l'article tel que rédigé. Je ne puis voir le but du paragraphe 2.

M. JOHNSTON, C.R.: Il n'y a pas de changements dans le paragraphe 2 sauf le mot "tel".

M. RITCHIE, C.R.: Mais il y a un changement dans tout l'article.

M. JOHNSTON, C.R.: C'est vrai, dans le paragraphe 1.

M. RITCHIE, C.R.: Il absout la compagnie de chemin de fer quand elle n'est pas coupable de négligence; mais cette question doit être réglée, il faut savoir si elle est coupable de négligence ou non et l'on nous ferme la porte des tribunaux.

L'hon. M. COCHRANE: Est-ce que les tribunaux n'auront pas à se prononcer?

M. RITCHIE, C.R.: Mais vous nous enlevez le droit d'aller faire décider la chose devant les tribunaux, il me semble, par le paragraphe 2.

L'hon. M. COCHRANE: Je ne le crois pas, parce qu'on est déjà allé devant les tribunaux.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe 2 n'est-il pas dans l'ancienne loi?

M. RITCHIE, C.R.: Oui, mais il n'y avait pas cette disposition par laquelle on absout la compagnie de chemin de fer si elle n'est pas coupable de négligence. La question de la négligence ou de la non négligence peut être soulevée n'importe quand; et qui va régler cela si ce ne sont les tribunaux?

M. JOHNSTON, C.R.: La compagnie n'est pas complètement indemne lorsqu'elle est coupable de négligence. L'article tel qu'amendé dit que lorsque la compagnie s'est servi d'appareils modernes et efficaces et n'a pas autrement été coupable de négligence, la somme totale de la compensation recouvrable de la compagnie en vertu de cet article pour réclamations de dommages provenant des incendies ne dépassera pas $5,000.

M. RITCHIE, C.R.: Puis il ajoute: "aucune telle poursuite ne sera intentée sur aucune police". Cela voudrait dire "telle police". En fait, cela veut dire que là où il y a de l'assurance, quand la compagnie a ces appareils, elle n'est pas coupable de négligence.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous dites que si une compagnie d'assurance paye une perte et si la compagnie de chemin de fer a été coupable d'une véritable négligence, votre droit de subrogation demeure.

M. RITCHIE, C.R.: Oui, et il me semble que le paragraphe 2 l'enlève.

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne crois pas.

M. RITCHIE, C.R.: Nous n'avons pas de recours, nous ne pouvons pas poursuivre.

M. JOHNSTON, C.R.: Lorsque vous poursuivez pour subrogation, je crois que vous ne poursuivez pas sur la police du tout.

ANNEXE No 2

M. RITCHIE, C.R.: Il dit: "en raison du paiement de toute somme en vertu dudit article". Supposons que nous payions à notre assuré la perte qu'il a subie et que cette perte, d'après notre prétention, est causée par la négligence de la compagnie, la compagnie dit: "Nous avons des appareils modernes, nous avons tout". Elle l'aura peut-être. Elle pourra peut-être l'établir. Mais nous dirons: "Vous avez été coupable de négligence dans l'usage de ces appareils". La compagnie dira "Non". Qui décidera? Vous ne nous laissez pas aller en cour. Qui décidera si nous pouvons aller devant les tribunaux?

L'hon. M. COCHRANE: Les en empêchons-nous, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a quelque chose à dire à propos de la prétention de M. Ritchie. Qu'est-ce que cela ferait, M. Ritchie, si nous amendions le paragraphe 2 comme ceci:

> Nulle action ne peut être intentée contre la compagnie en vertu de quelque réserve de cette police d'assurance ou du fait qu'une certaine somme a été payée en exécution de cette police, à moins que la compagnie n'ait été coupable de négligence.

M. RITCHIE, C.R.: Je crois que cela ferait. Alors la question de négligence peut être soulevée dans l'action; mais qui devra décider?

M. JOHNSTON, C.R.: Les tribunaux.

M. CHRYSLER, C.R.: Puis-je demander à M. Ritchie pourquoi l'on prélève des primes? Vous percevez les primes pour le risque de l'incendie, n'est-ce pas?

M. RITCHIE, C.R.: Oui.

M. CHRYSLER, C.R.: N'êtes-vous pas censé faire payer pour le risque additionnel de la propriété que vous assurez dans le voisinage des chemins de fer?

M. RITCHIE, C.R.: Peut-être que oui, peut-être que non; mais cela ne vous donne pas le droit....

M. CHRYSLER, C.R.: Lorsque vous avez perçu la prime, que la perte a eu lieu et que vous avez payé, pourquoi poursuivriez-vous quelqu'un? Quelle réclamation avez-vous contre la compagnie de chemin de fer? C'est celui qui possède la propriété qui a une réclamation contre le chemin de fer.

M. MACDONELL: La compagnie de chemin de fer a causé l'incendie. Sûrement que quelqu'un a le droit d'y voir.

M. RITCHIE, C.R.: Même si nous avons reçu la prime, pourquoi devrions-nous payer?

M. CHRYSLER, C.R.: Parce que vous avez la prime dans votre poche.

M. RITCHIE, C.R.: Mais la prime ne paye pas la perte.

M. CHRYSLER, C.R.: Non, mais elle assure contre le risque de la perte. Vous prenez les primes de 10,000 personnes et la prime couvre la perte.

M. JOHNSTON, C.R.: En vertu du paragraphe 1, la compagnie de chemin de fer est responsable non seulement lorsqu'elle est négligente; elle est responsable dans certains cas où elle n'a pas été négligente. Lorsqu'elle n'a pas été négligente dans l'emploi des appareils convenables, la somme recouvrable de la compagnie de chemin de fer est réduite. Le possesseur de la propriété peut donc avoir recours contre la compagnie de chemin de fer, et M. Chrysler ne prétend pas qu'elle n'est pas responsable au possesseur de la propriété détruite. Ce que M. Chrysler dit est ceci: "Pourquoi la compagnie d'assurance paierait-elle, si le propriétaire peut faire payer la compagnie de chemin de fer? Mais si la compagnie d'assurance ne paie pas, M. Chrysler s'oppose à ce que la compagnie d'assurance ait un recours contre le chemin de fer.

M. MACDONELL: Pourquoi pas, si la compagnie de chemin de fer est dans le tort?

L'hon. M. COCHRANE: Pourquoi la compagnie assure-t-elle? Je ne crois pas qu'ils doivent tous les deux avoir recours contre la compagnie de chemin de fer.

M. SINCLAIR: Quel effet cela aurait-il d'éliminer de votre police le risque de chemin de fer? Il me semble que si votre police couvre un risque de chemin de fer et qu'une perte se produise, vous êtes légalement tenus de payer; mais si vous ajustiez votre police de manière à éliminer le danger du risque de chemin de fer dans les cas qui s'y rattachent, toute la question serait alors réglée; vous ne pourriez être tenus

responsables d'un risque de chemin de fer au cas où le chemin de fer encourrait le blâme. Cela ne réglerait-il pas la question?

M. RITCHIE, C.R.: Je me demande si cela nous donnerait satisfaction. L'assuré exige pleine et entière protection, et si nous ne lui accordions pas cette protection contre le risque de chemin de fer, il est probable qu'il ne souscrirait pas notre police.

M. SINCLAIR: Actuellement il est protégé jusqu'à concurrence de $5,000 dans chaque cas.

M. RITCHIE, C.R.: Une fois que nous avons payé la perte, nous nous substituons à la personne que nous avons assurée, de celle dont la propriété a été détruite. Maintenant, supposons que quelqu'un vienne et détruise cette propriété par suite de négligence grossière—que ce soit la compagnie de chemin de fer ou quelqu'un d'autre—pourquoi la perte ne serait-elle pas subie par la personne qui l'a réellement causée?

M. JOHNSTON, C.R.: La compagnie de chemin de fer ne la subira-t-elle pas? La personne dont la propriété aura été détruite ne poursuivra-t-elle pas la compagnie de chemin de fer et n'obtiendra-t-elle pas un dédommagement? Car elle peut poursuivre la compagnie de chemin de fer et, si cette compagnie est trouvée coupable de négligence, elle peut obtenir un dédommagement jusqu'à concurrence du plein montant de sa perte ou jusqu'à une certaine limite si la compagnie n'est pas trouvée coupable de négligence.

M. RITCHIE, C.R.: Au lieu de poursuivre la compagnie de chemin de fer, cette personne réclame de nous et nous payons.

L'hon. M. COCHRANE: Vous ne payez que ce que vous avez consenti à payer.

M. RITCHIE, C.R.: C'est vrai.

L'hon. M. COCHRANE: Pour quelle raison cherchez-vous un faux-fuyant?

M. RITCHIE, C.R.: Nous ne cherchons pas de faux-fuyant.

L'hon. M. COCHRANE: Mais oui, vous en cherchez, vous voulez toucher la prime et être également remboursés de vos pertes.

M. RITCHIE, C.R.: Peut-être le comité aimerait-il à entendre M. Morrissey; il connaît mieux cette question que moi.

M. MORRISSEY: On a dit ici que parce qu'une compagnie d'assurance touchait une prime elle devait assumer la perte résultant d'un feu, même au cas où cette perte était causée par une compagnie de chemin de fer. Je suis d'avis que ce principe est très injuste et souverainement immoral. Il n'y a aucune raison au monde pour laquelle la compagnie de chemin de fer ou toute autre compagnie, devrait retirer un bénéfice pour lequel elle n'a pas payé. Un individu verse une prime à la compagnie d'assurance et cette compagnie l'accepte. La compagnie assume ce risque; mais d'après cette loi, une compagnie de chemin de fer peut mettre le feu et la compagnie d'assurance est tenue responsable; elle n'a aucun recours contre la compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. COCHRANE: Elle n'a aucun droit d'en avoir. Si elle tient à assumer un risque de ce genre, elle devrait le supporter et ne pas chercher à se faire indemniser par un tiers.

M. MORRISSEY: Nous le supportons.

L'hon. M. COCHRANE: Vous ne voulez pas le supporter, vous voulez réclamer de la compagnie de chemin de fer.

M. MORRISSEY: Cela se fait dans tous les genres d'assurance. Un individu souscrit une police avec l'entente que dans un cas de perte il aura recours contre quelqu'un. Si cette perte se produit, la compagnie le dédommage tout comme la chose se ferait sous une autre forme d'assurance. Nous ne tenons pas à faire retomber sur une compagnie de chemin de fer une responsabilité qui nous incombe; mais nous ne voulons pas non plus qu'une compagnie de chemin de fer fasse retomber sur nous une responsabilité qui lui incombe en propre. Cependant, telle a été la loi au Canada, bien que je ne pense pas que telle soit la loi d'aucun autre pays, et aujourd'hui nous demandons l'abolition de ce handicap. Au sujet du paragraphe 2, on l'a mis là quand la loi exprimait très clairement que les compagnies d'assurance étaient responsables de toutes les pertes, et il était assez juste de dire qu'on ne pouvait intenter aucune action dans de telles cir-

constances. Mais quand on se propose de modifier la loi et de créer un certain état de choses en vertu duquel la compagnie de chemin de fer devient responsable, empêcher alors les compagnies d'assurance de prendre une action légale convenable pour affirmer leurs droits serait leur faire une grossière injustice. Si un homme est porteur d'une de nos polices et si sa propriété est détruite par négligence, l'auteur de cette négligence est en premier lieu responsable. Le porteur de la police procède contre la compagnie d'assurance, qui paye pour la perte, et dans ce cas on ne devrait pas nier à cette dernière le droit d'intenter une action en dommages contre la personne coupable d'avoir causé cette perte.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi, dans vos polices, ne pas exclure les risques de chemin de fer?

M. MORRISSEY: L'une des raisons est que le public ne veut pas de son exclusion. Nous demandons maintenant d'être mis dans la position que si nous avons une bonne cause contre la compagnie de chemin de fer nous soyons rémunérés pour la perte. Si notre cause n'est pas bonne, nous ne réclamons rien. Si la compagnie de chemin de fer est responsable de dommages causés par le feu, faites en sorte que la compagnie d'assurance puisse avoir recours contre elle. Autant qu'il s'agit de modifications à apporter dans la police d'assurance, ces modifications sont subordonnées aux conditions établies par la Législature provinciale et, sous ce rapport, nous ne pouvons apporter aucune modification qui ne puisse être acceptée comme raisonnable par les tribunaux.

M. JOHNSTON, C.R.: Prétendez-vous que votre motif actuel soit raisonnable?

M. MORRISSEY: Je ne sais pas. Certaines réclamations que nous jugions raisonnables ont été considérées le contraire parce qu'il existe un préjugé très fort contre les compagnies d'assurance.

L'hon. M. COCHRANE: N'existe-t-il pas de préjugés contre les compagnies de chemin de fer?

M. MORRISSEY: Je l'ignore.

M. BRADBURY: Raisonnablement, pourquoi s'oppose-t-on à accorder à une compagnie d'assurance le privilège de porter ses causes devant les tribunaux?

L'hon. M. COCHRANE: La compagnie d'assurance touche virtuellement ses primes et ne donne rien en retour.

M. BRADBURY: Supposons que j'expédie un plein wagon de chevaux de Winnipeg à Brandon. Je sais que la compagnie de chemin de fer est responsable de sa propre négligence; mais qu'arrive-t-il si un incendie se déclare dans ce wagon, que cet incendie ne soit pas dû à la négligence de la compagnie, et que les chevaux sont détruits? Voilà pourquoi je m'adresse à une compagnie d'assurance afin de me protéger contre un imprévu pour lequel les compagnies de chemin de fer ne sauraient être tenues responsables. Par négligence, un homme peut laisser tomber une allumette dans la paille et allumer le feu qui détruira mes chevaux. La compagnie de chemin de fer dit: "Nous ne sommes pas responsables, ce n'est pas nous qui avons mis le feu." C'est pourquoi je m'adresse à une compagnie d'assurance et que je conclus un arrangement avec elle. Pourquoi n'adopte-t-on pas la mesure que les compagnies d'assurance demandent? Si

M. JOHNSTON, C.R.: Je tentais justement d'exposer devant le comité ce que je croyais être le point soulevé par M. Ritchie.

M. CHRYSLER, C.R.: Sous l'autorité de cet article, tel que je le comprends, la compagnie n'a rien à faire avec l'assurance.

Le PRÉSIDENT: M. Johnston a indiqué que si l'on modifiait le paragraphe 2 de l'article 387 en ajoutant après les mots " en exécution de cette police " les mots " à moins que la compagnie ne soit coupable de négligence "...

M. JOHNSTON, C.R.: Cela pourrait rendre efficace la prétention de M. Ritchie.

M. BRADBURY: J'accepterais cela.

M. MACDONELL: Moi aussi.

M. JOHNSTON, C.R.: La compagnie d'assurance ne se rend-elle pas compte qu'elle touche une prime et qu'elle ne court aucun risque?

M. RITCHIE, C.R.: De quelle manière ne court-elle pas de risque?

M. JOHNSTON, C.R.: Si la compagnie de chemin de fer est responsable de négligence, le plaignant peut intenter une poursuite contre la compagnie de chemin de fer et obtenir un dédommagement. Les compagnies de chemins de fer sont solvables, pourquoi prendrait-on une assurance sur ce genre particulier de risque?

M. MORRISSEY: Il peut se faire qu'il se présente 99 autres causes sur 100 où la propriété a été détruite.

M. JOHNSTON, C.R.: Alors, adoptez la suggestion de M. Sinclair et éliminez ce genre de risque, il n'y a pas moyen d'échapper à cet argument. Jusqu'à un certain point la prime représente le risque encouru par suite de dommages causés par les chemins de fer, et la compagnie d'assurance n'accorde aucune valeur en retour de cette partie de la prime.

L'hon. M. COCHRANE: Les compagnies d'asurance empochent la prime et ne courent aucun risque.

M. RITCHIE, C.R.: Naturellement, il est assez vrai que les primes sont arrangées de manière à couvrir le risque; on établit une base d'après la loi de la moyenne, si je comprends bien, et sur les conditions qui existent dans le pays; mais il est absolument évident que deux des conditions exceptionnelles, les primes que les compagnies d'assurance exigent ne sont pas suffisantes pour couvrir ces conditions exceptionnelles, et que les compagnies d'assurance peuvent tomber en banqueroute, comme la chose s'est déjà produite dans le cas d'une grande conflagration. L'argument serait vrai si la prime couvrait réellement et absolument la probabilité de la perte.

L'hon. M. COCHRANE: Ne la couvre-t-elle pas?

M. RITCHIE, C.R.: Maintenant, oui, et les compagnies cherchent toujours à améliorer les conditions de manière à éviter des pertes. Mon argument est celui-ci: s'il s'est produit une perte et que nous ayons à la régler, que si cette perte est due à la négligence grossière de quelqu'un, pourquoi la personne qui a causé la perte en question n'en serait-elle pas tenue responsable?

L'hon. M. COCHRANE: Qui s'est engagé par contrat à payer la perte? Pourquoi la compagnie éluderait-elle l'accomplisement de son contrat?

M. RITCHIE, C.R.: Parce que le fait d'avoir conclu un traité et d'avoir payé n'est pas, d'après moi, une raison qui puisse empêcher la compagnie de chemin de fer, responsable de la perte, de nous rembourser ce que nous avons dû payer.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous désirez l'adoption d'une mesure qui éviterait au fermier l'obligation de poursuivre la compagnie de chemin de fer, mais qui permettrait à la compagnie d'assurance, une fois la perte payée, de poursuivre la compagnie de chemin de fer au nom du fermier.

L'article est adopté sans modification.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous allons être obligés d'apporter une modification à l'article 420. De manière à être d'accord avec la modification antérieure qui a été faite,

nous devons insérer après les mots " ce règlement " à la cinquième ligne du paragraphe 3, les mots " s'il est approuvé par une ordonnance de la Commission, doit,".

Le paragraphe 3 est modifié tel que suggéré par M. Johnston et l'article adopté.

M. JOHNSTON, C.R.: Puis, à la page suivante, dans l'aliéna (*g*) de l'article 422, nous devons apporter une autre modification de manière à le faire accorder avec l'article 311; nous devrions retrancher les mots " le tirant de la manière ordinaire " à la troisième ligne, et retrancher également les mots " ou sur le tender, si le tender est à l'avant," à la septième et à la huitième ligne, page 191.

Modifications acceptées et articles adoptés tels que modifiés.

M. JOHNSTON, C.R.: Articles 437 et 438, " Rapports et statistiques ". Il me semble que puisque nous avons retranché les dispositions ayant trait aux voituriers par eau nous devrions modifier ces articles en conséquence.

Le PRÉSIDENT: Ces articles n'ont trait seulement qu'aux statistiques, et je suis certain que vous ne voudriez pas relever ces voituriers du devoir de fournir des statistiques.

M. JOHNSTON, C.R.: Supposons que je sois propriétaire d'un petit bateau transportant des provisions autour des lacs Rideau; devrais-je fournir des statistiques? Il est certain que quiconque possède un petit bateau dont le tonnage est infime ne devrait pas être tenu de fournir des rapports.

M. MACDONELL: Il y a des milliers de ces petits bateaux qui circulent entre les endroits de villégiatures situés sur les lacs.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce que vous désirez retrancher?

M. JOHNSTON, C.R.: Je désire retrancher les mots " ou tout voiturier par eau " partout où ils se présentent.

M. BRADBURY: N'y a-t-il pas une disposition en vertu de laquelle nous devons recevoir des statistiques concernant le fret transporté?

M. JOHNSTON, C.R.: Il est prévu que toute compagnie de chemin de fer qui possède des bateaux doit fournir des statistiques concernant le tonnage transporté sur les dits bateaux. A la deuxième ligne de l'article 437, les mots " ou tout voiturier par eau " devraient être retranchés.

Le PRÉSIDENT: Cet article, tel que modifié, est-il adopté?

Article adopté tel que modifié.

Sur l'article 438—Rapports au ministre.

M. JOHNSTON, C.R.: A la deuxième ligne de l'article 438 les mots " ou un voiturier par eau ", et dans l'alinéa (*a*) les mots "ou du voiturier" contenus dans les quatrième et cinquième lignes, et dans l'alinéa (*b*) les mots " ou du voiturier ", à la deuxième ligne, et les mots " ou le voiturier ", à la cinquième ligne, devraient être retranchés.

Le PRÉSIDENT: Cet article, tel que modifié, est-il adopté?

Article adopté tel que modifié.

Sur l'article 442—Constables de chemins de fer manquant à leurs devoirs.

M. MACDONELL: C'est la vieille loi promulguée de nouveau.

Le PRÉSIDENT: On suggère qu'à la dernière ligne de l'article, après le mot " juridiction " les mots " de la province dans laquelle la contravention a eu lieu " soient ajoutés.

M. Sinclair: A la place des mots " où passe le chemin de fer ".

M. Johnston, C.R.: Je pensais que nous avions adopté cet article avec ces mots ajoutés.

Le Président: Cet article, tel que modifié, est-il adopté?

L'article 442 adopté tel que modifié.

Sur l'article 444—Amendes non autrement prévues.

M. Johnston, C.R.: Le mot " employé " à la troisième ligne de cet article devrait se lire " employé " adjectivement.

Article adopté tel que modifié.

Sur l'article 449—Constables de chemins de fer—nomination.

M. Johnston, C.R.: L'autre jour nous nous sommes entendus au sujet d'une modification à adopter relativement à la formule du serment, c'est-à-dire que tout constable doit jurer qu'il est sujet britannique.

Le Président: On suggère qu'après le mot " jure " à la troisième ligne de la formule du serment, les mots " que je suis un sujet britannique " soient ajoutés. Cet article, tel que modifié, est-il adopté?

M. Sinclair: Qu'a-t-on fait au sujet des commissaires d'une cour dite *Parish Court*; cette partie de l'article a-t-elle été retranchée?

M. Johnston, C.R.: Les mots " ou un commissaire d'une cour dite *Parish Court* dans la proince du Nouveau-Brunswick " ont été retranchés.

Le Président: On a suggéré de retrancher le mot " magistrat " dans la seconde ligne du paragraphe 1 et de le remplacer par le mot " juge ".

M. Macdonell: Le mot " magistrat " ne devrait pas être retranché.

M. L. L. Peltier: Je désire suggérer—et je comprends que les chemins de fer ne s'opposeront pas à l'effet d'obtenir des modifications supplémentaires relatives à cet article et que, comme nous consentons à ce que nos représentations soient incrites au dossier, nous n'insistions pas davantage pourvu que le comité consente à retrancher, après les mots " sujet britannique " dans le paragraphe 1 les mots " que recommande à cette fin la compagnie, son commis ou son agent ". M. Chrysler déclare qu'il ne s'oppose pas à cela.

M. Johnston, C.R.: C'est raisonnable.

M. Chrysler, C.R.: Je crois que c'est raisonnable. Je suis d'avis que le juge ou le magistrat devrait pouvoir nommer, à sa guise, les personnes compétentes. Ils nommeraient probablement des personnes recommandées par la compagnie, ou bien ils préféreraient peut-être en nommer d'autres. Ce serait à eux de décider.

Le Président: Est-ce le désir du comité que cet article soit adopté tel que modifié?

L'article, tel que modifié, est adopté.

Le Président: Les représentants des Fraternités de Chemins de fer m'ont demandé de déposer devant le comité les recommandations contenues dans le mémoire que je tiens en ce moment.

M. Peltier: Nous demandons tout simplement que ce mémoire soit mis au dossier. Par suite de cette modification, nous n'insisterons pas davantage.

Sur les articles 450, 451, 452 et 453.

Le PRÉSIDENT: On a tenu jusqu'ici en suspens les articles 450, 451, 452 et 453. Ces articles sont-ils adoptés?

Articles 450, 451, 452 et 453 adoptés.

Sur l'article 456—Observance du dimanche.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

M. WEICHEL: M. le Président, je tiens à m'entendre avec M. Johnston au sujet de cet article. J'ai une question que je désire soumettre au comité. Est-ce le désir du comité d'en finir, avec le bill, à cette séance?

Le PRÉSIDENT: Nous essayons d'en finir aujourd'hui.

M. WEICHEL: J'ai expédié un télégramme à mes commettants au sujet d'une certaine question, et je n'ai pas encore reçu de réponse. Peut-être le comité pourrait-il tenir cet article en suspens jusqu'à une heure; j'aurai probablement ma réponse à ce moment-là.

M. MACDONELL: De quoi s'agit-il?

M. WEICHEL: Je désire indiquer un cas de ma division électorale dans laquelle passe une ligne qui relie le lac Erié à Kitchener. La *Lake Erie and Northern Railway Company* exploite, le dimanche, un train électrique qui part de Port Dover, traverse la ville de Simcoe et quelques villages, franchit la cité de Brantford et la ville de Paris, et quand il touche à la ligne de frontière qui se trouve à la cité de Galt, il n'est pas permis à la compagnie de faire circuler le dimanche dans cette dernière ville un wagon contenant des voyageurs. Soit qu'il pleuve ou qu'il neige, les voyageurs sont obligés de descendre du tramway à environ trois quarts de mille du centre de la ville et de marcher, cependant que le wagon vide se rend ensuite à la salle d'attente dans la ville. Je crois qu'on devrait faire quelque chose pour remédier à cet inconvénient, car la population qui demeure dans la cité de Kitchener, qui n'est pas située sur la voie principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, ne peut aucunement faire de raccordements le dimanche avec les endroits situés à l'est et à l'ouest, alors que la population de la ville de Galt a tous les loisirs de le faire. Je me suis adressé à sir Henry Drayton, le président de la Commission des chemins de fer, et il a mandé un représentant à Galt afin d'étudier la question. Si le comité veut bien me le permettre, je vais lui lire l'opinion de cet inspecteur. (Il lit):

BUREAU DE POSTE "F",
TORONTO, 16 avril 1917.

Dossier n° 27744.

CHER MONSIEUR,—J'ai bien reçu vos lettres en date des 22 et 28 mars *re* plainte de W. G. Weichel, député, de Waterloo, Ont., *re* abstention de la *Lake Erie and Northern Electric Railway*, et de la *Galt, Preston and Hespeler Electric Railway* d'établir à Galt, le dimanche, des raccordements convenables avec les trains d'entier parcours de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

Sous ce rapport, j'ai l'honneur de vous dire que je me suis rendu à Galt le samedi, 14 courant, dans l'après-midi, et que j'ai passé une partie du dimanche, le 15 courant, à Galt, essayant d'envisager la situation d'une manière générale et rencontrant divers citoyens de Galt relativement à la plainte ci-dessus.

Après avoir eu une entrevue avec M. Todd, gérant général des lignes précitées, j'ai retenu un taxi, me suis rendu à Kitchener et à Waterloo, puis me suis présenté chez M. Weichel, député, à sa résidence de Waterloo, où j'ai ren-

contré une nombreuse délégation de gens venant de Hespeler, de Preston, de Kitchener et de Waterloo.

Après avoir entendu leurs plaintes et avoir traité de la question au point de vue général, et d'après les observations que j'ai faites personnellement en route pour Galt, Hespeler, Preston, Kitchener et Waterloo, je me suis parfaitement rendu compte que ces plaintes étaient très bien fondées.

La situation aux endroits que je viens de mentionner ressemble à un lien qu'on aurait coupé et qu'on devrait, sans aucun doute, rétablir.

Voici la situation telle que je l'ai trouvée:

La *L. E. & N. Railway* met en circulation tous les jours des trains qui font le service entre Port-Dover et Galt, passant par Paris, Brantford et plusieurs petites villes situées entre Port-Dover et Galt. Son terminus, les dimanches, se trouve à environ un demi-mille en dedans des limites municipales de la cité de Galt, soit à une distance d'environ un mille de la gare du Pacifique. Les voyageurs qui viennent de quelque endroit situé au sud de Galt et qui veulent se rendre à la gare du Pacifique ou à quelque autre endroit situé sur le côté occidental de la cité de Galt, sont obligés de descendre du wagon de la *L. E. & N. Ry.* au point ci-dessus mentionné, à l'extrémité orientale de la ville de Galt, et de marcher, bien que le wagon de la *L. E. & N.*, une fois vide, pénètre dans la cité de Galt jusqu'à son terminus ou son garage.

Je constate qu'au nord de Galt, c'est-à-dire entre Galt et Kitchener, le service des trains le dimanche manque totalement entre l'extrémité méridionale de Kitchener et de Galt. La *G. H. & P. Electric Railway* fait circuler ses wagons tous les jours, sauf le dimanche, entre Waterloo et Galt, ce qui comprend le service à Kitchener, Preston, Hespeler et autres endroits locaux. Le service du dimanche sur la *G. H. & P.* s'effectue de Waterloo jusqu'à la limite méridionale de Kitchener, et il n'y a aucun service du dimanche entre Kitchener et Galt.

Au nombre de ceux qui faisaient partie de la délégation que j'ai rencontrée à la résidence de M. Weichel, dimanche, se trouvaient le secrétaire du *Board of Trade* de Kitchener et plusieurs autres hommes d'affaires en vue de la ville qui, tous, s'intéressent fortement à cette question.

La région qui s'étend entre les villes de Kitchener et de Galt et qui mesure environ douze milles, est couverte d'une population agricole dense et prospère, et la population de cette contrée est particulièrement anxieuse d'obtenir le plus tôt possible un service dominical de trains entre Kitchener et Galt.

Aux conditions ou aux arrangements actuels, il est impossible à la population qui demeure au nord de Galt d'atteindre, le dimanche, la gare du Pacifique.

Actuellement, le trafic provenant du nord et se dirigeant vers la gare du Pacifique est assez considérable, en dépit du fait que les automobiles et les camions de louage sont en grande vogue.

Je tiens aussi à vous faire savoir que les conducteurs d'automobiles ou de voitures de louage exigent, le dimanche, $5 pour parcourir la distance entre Waterloo, Kitchener et Galt; pour un camion de louage, on demande $4.50.

Vous trouverez joint à mon compte de dé

Je recommande également que les tramways électriques de la *G. H. & P.* devraient circuler tous les jours entre Waterloo et Galt, en passant par les villes de Kitchener, de Preston, de Hespeler et autres endroits locaux.

Comme je l'ai dit plus haut, après mon voyage d'inspection, j'ai été parfaitement convaincu que le trafic et le commerce entre les endroits en question militent en faveur d'un service dominical de trains, service qui devrait être pourvu dans le plus court délai possible.

Votre tout dévoué,

INSPECTEUR.

M. GEO. SPENCER,
Fonctionnaire en chef de l'exploitation,
Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

Telle est la situation. La population de cette région, particulièrement celle qui se trouve entre Kitchener et Preston, m'a signifié, par délégation ou par lettre, qu'elle aimerait à avoir ce service de trains du dimanche. Je comprends parfaitement que la situation est particulière. J'ai reçu également une réponse de sir Henry Drayton dans laquelle il déclare que la Commission des chemins de fer ne peut rien pour améliorer la situation; que la véritable difficulté a trait à la ligne locale—la *Galt, Preston et Hespeler*—sur laquelle la Commission n'exerce aucune juridiction. Mon idée en soumettant ici cette question est de découvrir s'il n'y aurait pas moyen d'aider, de quelque manière, la population de cette région. Il me semble insensé que des gens qui ont un raccordement à faire avec une ligne locale à l'ouest de Kitchener soient obligés de payer $5 pour un automobile ou une voiture de louage, alors que les citoyens de Galt peuvent prendre le tramway électrique sans encourir de frais supplémentaires. Je crois que la population de Kitchener et de Waterloo devrait jouir des mêmes privilèges que ceux qu'on accorde actuellement aux autres populations, c'est-à-dire n'avoir à débourser que 40 cents au lieu de $5.

M. SINCLAIR: Les tramways circulent-ils dans la ville de Galt le dimanche?

M. WEICHEL: Non.

M. JOHNSTON, C.R.: Ces compagnies seraient-elles heureuses de mette leurs voitures en circulation?

M. WEICHEL: Il n'y a pas de doute là-dessus.

M. JOHNSTON, C.R.: Il y a une mesure à l'effet que le Gouverneur en conseil peut soustraire toute compagnie de chemin de fer à cet article.

M. WEICHEL: Cela peut-il se faire même si la compagnie n'a pas telle ou telle charte?

M. JOHNSTON, C.R.: Cela ne peut pas se faire à moins qu'on ait déclaré que cette compagnie est instituée pour l'avantage général du Canada.

M. BLAIN: Veuillez donc nous lire la lettre de sir Henry Drayton.

M. WEICHEL: Cette lettre se lit comme suit:

Dossier 27744.

OTTAWA, 28 mai 1917.

Re *raccordement entre la L.E. & N.Ry. Co. et la G.P. & Hespeler Ry. Co.*

CHER M. WEICHEL,—Comme vous le savez j'ai fait faire l'inspection que vous avez requise.

Il ne semble pas que la Commission puisse faire quoi que ce soit pour remédier à la situation. La véritable difficulté a trait à la ligne locale—la *Galt, Preston & Hespeler*—sur laquelle la Commission n'exerce aucune juridiction.

Vous trouverez ci-inclus copie du rapport de l'inspecteur. Celui-ci est d'avis que, dans l'intérêt public, le service est requis.

Votre tout dévoué,

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

W. G. WEICHEL, écr., député,
Chambre des Communes, Ottawa, Ont.

M. JOHNSTON, C.R.: Etes-vous prêt à dire qu'un tramway local n'ayant aucun raccordement avec un chemin de fer soit une entreprise d'intérêt général pour le Canada.

M. WEICHEL: Oui, parce que ce tramway traverse une région très prospère et que les cultivateurs demandent à grands cris le raccordement en question, car ils ont besoin d'une telle voie pour se rendre à l'église le dimanche. D'autres désirent s'en servir pour se rendre à Galt. Dans ce district, l'homme pauvre n'est pas favorisé du tout s'il désire se rendre, le dimanche, à l'est ou à l'ouest, par la voie du Pacifique.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi cette compagnie particulière de chemin de fer qui désire fournir le service ne vient-elle pas ici et ne demande-t-elle pas qu'on la déclare une entreprise d'intérêt général pour le Canada?

M. WEICHEL: Ils m'ont tout simplement confié la chose afin que je la soumette au comité, car comme membre de ce comité, je pourrais peut-être faire régler la question sans qu'il soit nécessaire d'amener ici une très forte délégation.

M. SINCLAIR: Existe-t-il à Galt un règlement municipal interdisant la circulation des wagons le dimanche?

M. WEICHEL: Oui.

M. JOHNSTON, C.R.: Quelle serait l'attitude du gouvernement local?

M. WEICHEL: On m'a dit que le gouvernement local favorisait le projet.

M. JOHNSTON, C.R.: Afin d'en arriver à une solution, il s'agirait pour la compagnie de demander que son entreprise soit déclarée d'utilité générale pour tout le Canada.

M. WEICHEL: Je crois que si l'on prenait le vote sur cette question dans la ville de Galt, les citoyens se prononceraient en faveur du service du dimanche. Je dis cela pour la bonne raison que j'ai parlé de la chose avec des messieurs très en vue de Galt et ils m'ont assuré que le sentiment relatif au service du dimanche avait changé. C'est ridicule de songer que la ville de Galt soit le lieu qui manque sur tout le raccordement.

M. BLAIN: Depuis combien de temps cet état de choses existe-t-il?

M. WEICHEL: Je l'ignore.

M. SINCLAIR: N'y a-t-il pas une Commission des chemins de fer dans l'Ontario?

M. WEICHEL: Oui.

M. SINCLAIR: Cette question ne relève-t-elle pas de la juridiction de cette Commission?

M. WEICHEL: Je tiens à demander à M. Johnston si cette question relève de la juridiction de la Commission de l'Ontario?

M. JOHNSTON, C.R.: Sans aucun doute.

M. WEICHEL: J'ai porté cette affaire à l'attention de ce comité dans l'espoir qu'il nous aiderait de quelque manière, et si le comité veut bien faire quelques suggestions à l'appui de notre requête, je lui serai très obligé.

M. JOHNSTON, C.R.: Pourquoi s'oppose-t-on à suivre le cours que je suggère—c'est-à-dire que cette compagnie de chemin de fer vienne et demande qu'on déclare son entreprise d'utilité générale au Canada?

M. WEICHEL: Très bien, je puis faire venir une délégation ici demain, si vous le désirez.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous ne pouvons pas inclure une telle disposition dans cette loi. Avec tout le respect que je dois au ministre, je dois avouer que cela ne ferait pas de singulariser une compagnie en particulier.

M. WEICHEL: Cela ne pourrait-il pas aussi bien s'appliquer à toutes les autres compagnies?

M. JOHNSTON, C.R.: Oh! vous soulevez là une grosse question. Etes-vous prêts à dire que toutes les compagnies de tramway ont été instituées pour l'utilité générale du Canada?

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ne portez-vous pas la question à l'attention du comité général des chemins de fer de la Chambre?

M. WEICHEL: Je le ferai, si c'est la meilleure chose à faire.

L'hon. M. COCHRANE: Je ne vois pas comment ce comité pourrait les aider. Comment le comité général des chemins de fer pourrait-il les favoriser? La compagnie de chemin de fer ne vient pas ici pour recevoir sa législation ou autre chose.

M. WEICHEL: La situation est sérieuse en ce qui nous concerne, et je m'étais fait l'idée que ce comité pourrait, de quelque manière que ce soit, nous aider à sortir de notre embarras.

M. JOHNSTON, C.R.: Vous avez pensé que nous pourrions faire exception pour cette compagnie de tramways.

M. WEICHEL: Actuellement, il existe une foule de préjugés très étroits contre le service des tramways le dimanche; je comprends tout cela; mais quand des trains quittent Port-Dover—des trains dont l'équipement est absolument moderne—qu'ils traversent des villes comme Brantford et Paris, qu'ils se rendent jusqu'à l'extrémité de la ligne dans la ville de Galt et qu'alors les voyageurs doivent évacuer les wagons, simplement à cause d'un préjugé, et parcourir à pied la distance d'un mille, dans la ville, par toutes sortes de température, et qu'on voit les wagons se rendre, ainsi vides, jusqu'à la salle d'attente, vous conviendrez certainement que la situation est ridicule; d'après le rapport de l'inspecteur qui a étudié la question, on devrait remédier à cet état de chose dans le plus court délai.

M. JOHNSTON, C.R.: Votre compagnie doit se soumettre à la loi de l'Ontario. Quelle chance avez-vous d'obtenir un appui dans l'Ontario?

M. WEICHEL: D'après ce que j'ai entendu dire, je crois que dans l'Ontario on nous est favorable, mais j'ai cru qu'il valait mieux consulter d'abord ce comité afin de voir ce qu'il pensait de la question.

L'hon. M. COCHRANE: Si ce comité avait le pouvoir de vous aider, ce serait différent, mais il ne l'a pas.

M. MACDONELL: Sous l'autorité de la loi, avons-nous ce pouvoir, M. Johnston?

M. JOHNSTON, C.R.: Je ne le pense pas.

M. MACDONELL: L'avocat du ministère est du même avis.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que M. Weichel comprend que le comité n'a pas le pouvoir d'agir concernant cette question, tel que l'ont expliqué MM. Johnston et Fairweather, et qu'il n'a plus rien à dire à ce sujet.

Article adopté sans modification.

Sur l'article 107, paragraphe 3—Majorité de directeurs sujets britanniques.

M. SCOTT, C.R.: On me permettra de suggérer une modification à ce paragraphe à l'effet que, là où une ligne appartient à un réseau étranger de voie ferrée et qu'elle est exploitée comme partie de ce réseau, la disposition ne s'applique point. Les raisons qui militent en faveur de cette modification sont les suivantes: les chemins de fer *New York & Ottawa* et *St. Lawrence & Adirondack* appartiennent aujourd'hui au *New York Central*. Le chemin de fer *St. Lawrence & Adirondack*, qui ne circule au Canada que sur une courte distance, a été constitué en corporation il y a quelques années—avant son acquisition par le *New York Central*—tant au Canada que dans l'état de New-York. On a adopté une législation égale dans les deux pays relativement à cette compagnie, de sorte que c'est en réalité un organisme international. Il me semble que

dans les circonstances cela ne serait que juste de soustraire cette compagnie aux termes du paragraphe qui nous occupe.

Le PRÉSIDENT: Il y a quelque temps nous avons discuté assez longuement sur cet article et il a été adopté.

M. SCOTT, C.R.: J'ai compris dans le temps que le paragraphe 3 avait été soumis à l'étude de MM. Bennett, Carvell et Johnston qui devaient faire rapport au comité.

M. JOHNSTON, C.R.: L'article qui nous fut ainsi confié était l'article 152. Seriez-vous satisfait si nous ajoutions ces mots: "La majorité des directeurs doit se composer de sujets britanniques, sauf dans le cas d'une ligne appartenant à une compagnie étrangère".

M. MACDONELL: Je ne suis pas en faveur de cela, je ne pense pas qu'on doive permettre à des directeurs étrangers d'exploiter un chemin de fer dans le Canada.

M. SCOTT, C.R.: Quand on applique cet article à une ligne exploitée comme partie d'un réseau étranger de chemin de fer l'importance de l'article se trouve considérablement diminuée.

Le PRÉSIDENT: Le comité semble disposé à laisser l'article tel qu'il est, c'est-à-dire avec la modification déjà apportée.

M. JOHNSTON, C.R.: M. Macdonell a quelque chose à dire à propos de l'article 187: Usage du rameau par une autre industrie.

M. MACDONELL: Nous avons étudié hier l'article 186 qui traite des embranchements industriels ou rameaux. L'article 187 prévoit que nonobstant tout traité ou arrangement fait ou conclu sous le régime de l'article précédent, la Commission peut permettre au propriétaire d'une autre industrie ou entreprise qui a l'intention d'établir une autre industrie ou entreprise, dans un rayon de six milles de chemin de fer, de faire transporter ses marchandises sur un embranchement ou rameau ou sur une partie de cet embranchement ou rameau construite en conformité dudit article. Maintenant, je suis d'avis qu'en face d'un cas raisonnable, le bureau de la Commission des chemins de fer devrait avoir le pouvoir d'ordonner que d'autres industries, situées soit le long de l'industrie actuelle ou soit dans le même rayon, qui ont besoin d'un embranchement ou rameau et ne peuvent commencer leurs opérations sans cette commodité nécessaire, puissent se servir dudit embranchement ou rameau. Actuellement, il n'y a rien dans la loi qui autorise l'usage de cet embranchement ou ce rameau, et il n'y a rien non plus qui autorise d'autres industries à se servir de ces embranchements ou rameaux aux fins de promouvoir les progrès industriels dans cette zone industrielle. Or, dans les faubourgs de Toronto il y a un grand nombre de terrains qui pourraient servir à l'industrie en fournissant de bons emplacements aux usines, etc., si l'on pouvait obtenir des communications par voie ferrée.

L'hon. M. COCHRANE: Vous voulez modifier l'article de manière à prolonger le rameau jusqu'à une autre propriété?

Le PRÉSIDENT: A ce que j'ai compris, cet article a été modifié.

M. JOHNSTON, C.R.: Il a été modifié, mais il n'y a rien dans l'amendement qui donne satisfaction aux objections de M. Macdonell.

M. MACDONELL: Cet article, 186, traite des voies industrielles installées en vertu d'une ordonnance de la Commission; un grand nombre de voies industrielles sont installées non en vertu d'une ordonnance de la Commission, mais par suite d'une convention entre les parties intéressées et la compagnie du chemin de fer; je suppose que la majorité de ces voies sont posées en vertu d'une entente. L'article 187 permet l'utilisation d'un rameau par une autre industrie, mais il limite cet emploi d'un rameau par une autre industrie à une voie construite conformément à l'article précédent, le n° 186. Cette condition limite l'utilisation d'un rameau par les autres industries, parce que cet emploi est restreint à des voies construites, dans l'avenir, d'après les dispositions de l'article 186; il n'y a rien qui pourvoie à l'extension d'une voie déjà existante, même dans l'article 187. Ce que je propose, c'est de biffer les mots dans les lignes 44 et 45 de l'article 187: "construite conformément audit article", parce que cette

condition limite l'emploi de la voie par d'autres que le demandeur en premier lieu. Ce que je demande au comité de considérer avec faveur c'est d'insérer une condition en vertu de laquelle la Commission des chemins de fer peut, si elle le trouve opportun, octroyer le droit d'utiliser cette voie à d'autres que ceux qui en ont d'abord demandé la construction.

M. BLAIN: C'est-à-dire que vous trouvez que la Commission devrait avoir l'autorité de dire que la voie doit être prolongée pour l'usage d'une autre industrie?

M. MACDONELL: Oui, et je propose d'ajouter les mots " et d'avoir cette voie industrielle ou ligne secondaire prolongée " parce qu'actuellement il n'y a, nulle part dans la loi, une condition qui permette de prolonger une voie déjà existante, et il est fort à désirer que la loi contienne une telle condition. Alors, pour sauvegarder l'article, car il serait injuste d'amoindrir le droit de celui qui en premier lieu à fait installer le rameau, la dernière partie de l'alinéa devrait se lire comme suit; " Pourvu que les termes ou conditions que la Commission trouve raisonnables soient imposés, et qu'on ait égard aux intérêts du propriétaire ou de la personne qui jouit d'un droit de priorité dans l'usage d'une telle voie secondaire." J'ai consulté M. Johnston là-dessus et je crois que ses opinions sont telles que je les ai exprimées. J'ai aussi consulté M. Blair, de la Commission des chemins de fer, et il croit, à mon sens, que c'est là une disposition raisonnable.

Le PRÉSIDENT: Votre amendement est à l'effet de biffer les mots " construits conformément audit article " à la ligne 44ème?

M. MACDONELL: Oui, parce que cela limite l'emploi des voies aux seules voies construites conformément à cet article, et la Commission devrait avoir le droit de déterminer si une voie existante devrait servir à d'autres gens, toujours en tenant compte du droit de priorité de ceux qui l'ont eue en premier lieu.

L'hon. M. COCHRANE; Je ne suis pas très rassuré à propos de cette suggestion de permettre à quiconque le demande d'utiliser un rameau construit d'abord par une seule personne; de cette manière la voie ne serait jamais libre.

M. MACDONELL: Les droits du premier sont sauvegardés dans l'amendement proposé.

L'hon. M. COCHRANE: Je le sais; mais prenez une petite voie: l'homme qui en jouit, s'il faisait tant soit peu de transaction, en aurait besoin constamment, et si d'autres l'utilisent pour décharger leurs wagons il ne pourrait jamais s'en servir. Je consens à ce qu'on prolonge une voie au profit d'une autre industrie; voilà qui est très bien. Mais je trouve qu'on ne devrait pas insérer une condition qui permette à quiconque le veut de se servir d'une voie industrielle.

M. SINCLAIR: Y a-t-il de c

voie qu'il faut, cela peut se faire par l'expropriation des droits des propriétaires de l'industrie; et c'est là, je crois, une manière juste de faire les choses. Dans une des causes que j'ai mentionnées il est arrivé qu'un homme a construit une voie secondaire sur son propre terrain, ainsi qu'il avait tout droit de le faire, et il l'a posée de manière à bien servir les besoins de son industrie. Dans la cause de *Blackwood vs Canadian Northern Railway,* de Winnipeg, il y avait une voie d'évitement qui était toujours couverte de wagons et l'on voulait prolonger ce rameau, sans rémunération, au profit d'autres gens. L'argument était que si cette extension était désirable la compagnie de chemin de fer pouvait procéder à l'expropriation, et alors le propriétaire en premier lieu serait indemnisé de ce qu'il cédait, et que, parce qu'en vertu d'une convention privée, ils avaient permis à la compagnie de chemin de fer de construire un rameau pour desservir cette industrie on ne devrait pas leur demander de souffrir le dérangement de leur commerce qu'occasionnerait l'extension sans compensation. L'autre cause de la *Cloverbar Coal Co. vs Humberstone* était très similaire. Cette cause était entre deux mines de houille et une des compagnies disait: "Nous avons construit cette voie de manière à ce qu'elle transporte notre trafic, mais si elle est prolongée jusqu'à la mine Humberstone, une mine va écrouler", et voilà précisément ce qui est arrivé, car entre le jour où la Commission a donné l'ordonnance et le jour où la cour Suprême a rendu sa décision, la mine a réellement écroulé et a été ruinée, mais il n'y a pas eu de compensation. Cela me semble injuste d'obliger un individu qui a construit une voie pour son service particulier, simplement parce qu'il est lié avec la compagnie du chemin de fer, en tout cas, de fournir cette voie à l'usage d'autres propriétaires, plus loin.

M. MACDONELL: Cela est déjà dans la loi. L'article 187 ne s'applique qu'aux voies construites en vertu de l'article 186.

M. SCOTT, C.R.: L'article 187 s'applique à un cas où il y a entente ou dans lequel l'individu invoque la loi des chemins de fer; mais lorsqu'un autre individu fait cela, pourquoi celui qui a construit la voie pour son propre usage serait-il sujet à coercition dans les intérêts d'un autre?

M. MACDONELL: Je demande qu'il leur soit permis de prolonger la voie.

M. SCOTT, C.R.: Cet article est très bien tel qu'il est écrit, mais il s'agit de déterminer si, dans le cas d'un particulier qui a construit une voie industrielle sur son propre terrain, comme il avait tout droit de le faire, et qui n'a pas invoqué les dispositions de la loi des chemins de fer, vous pouvez forcer ce particulier à se soumettre à la juridiction de la Commission.

M. MACDONELL: Vous ne pouvez pas faire cela.

M. SCOTT, C.R.: Les compagnies de chemin de fer préfèrent le droit de traiter en privé avec les particuliers, lorsque les deux partis sont d'accord, sans faire appel à la loi. Il me semble qu'à procéder de cette manière on sera injuste à l'égard des propriétaires des industries si on les oblige à agir d'après la loi.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le comité est prêt pour la question?

M. MACDONELL: Attendez un peu; laissez-nous discuter l'amendement.

M. CHRYSLER, C.R.: J'abonde dans le sens de M. Scott. Lorsque la voie est construite en vertu de l'article 186 elle est virtuellement dédiée aux emplois de la loi. Voilà ce qui arrive, et c'est fort convenable qu'elle soit susceptible d'extension.

M. MACDONELL: Je serai heureux d'accepter l'article 186. La difficulté c'est que l'article 187 limite l'article aux voies "construites conformément audit article".

M. CHRYSLER, C.R.: Voici la chose: Supposons que je sois, comme l'a dit M. Scott, le propriétaire d'un terrain contigu à une propriété utilisée par des usines. Mon terarin me suffit. A présent, je puis construire un rameau et y faire entrer des wagons, et une grande partie du temps, selon l'expression du ministre, les wagons y resteraient stationnaires et le rameau serait utilisé comme voie de reprisage.

M. MACDONELL: Pourrions-nous ajouter le mot "compensation" après le mot "raisonnable"?

M. CHRYSLER, C.R.: La compensation n'est pas ce qu'il faut dans bien des cas. Vous pouvez gâter tout mon commerce à convertir ce rameau en voie principale.

M. MACDONELL: Et le public, lui, ne doit-il avoir aucun droit?

M. JOHNSTON, C.R.: M. Chrysler soulève ce point: Il possède un terrain contigu à un chemin de fer; il construit une voie privée sur son propre terrain. Est-ce raisonnable que cette voie soit allongée?

M. CHRYSLER, C.R.: Pas à ses frais.

M. JOHNSTON, C.R.: Le résultat sera, si la nouvelle se répand, que ces hommes n'installeront pas ces voies d'évitement parce qu'ils courront le risque de les voir converties en embranchements du chemin de fer.

M. MACDONELL: Je laisserai les mots "conformément audit article" et après le mot "article" j'ajouterai "et d'avoir ce rameau ou voie secondaire allongée". Cela ne fait que permettre l'extension.

M. CHRYSLER, C.R.: Je trouve cela très bien, M. Macdonell.

M. MACDONELL: Je ne veux pas prendre la tangente.

M. JOHNSTON, C.R.: Je proposerais que vous mettiez le mot "ou" au lieu de "et".

Le PRÉSIDENT: Le comité est-il prêt à adopter cet article? Il est difficile de suivre l'argument de M. Macdonell.

M. MACDONELL: Je laisserai l'article 187 tel qu'il est, excepté d'ajouter après le mot "article" les mots "ou d'avoir ce rameau ou voie secondaire allongée".

M. JOHNSTON, C.R.: M. Chrysler n'a pas d'objection à cela.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article tel que modifié?

Article adopté tel qu'amendé.

Aticle 461—Rappel.

Le PRÉSIDENT: Le dernier article, 461, n'a pas été passé.

M. JOHNSTON, C.R.: A propos du rappel, nous devrons ajouter deux lois qui ont été passées depuis l'inscription de ce bill, le chapitre 50 de 4-5 Georges V et le chapitre 2 de 6-7 Georges V.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article tel que modifié?

Adopté.

L'article 5—Application de la loi.

M. JOHNSTON, C.R.: Nous avons discuté quelque peu, hier, au sujet de cet article et j'en ai parlé au ministre qui est maintenant d'accord qu'il nous faudra modifier la loi des chemins de fer de l'Etat de façon à rendre les chemins de fer de l'Etat sujets à cette loi, au lieu de tenter de le faire connexement avec ce bill.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article?

L'hon. M. COCHRANE: On dit que nous ne pouvons pas le faire légalement en vertu de ceci.

M. JOHNSTON, C.R.: Le comité n'a pas le pouvoir de le faire.

Le PRÉSIDENT: L'article 186 est-il adopté? (Adopté.) Passez-vous le préambule du bill? (Adopté.) Dois-je remporter le bill tel qu'amendé? (Adopté.) Il reste un point encore. Le commis légiste a expliqué qu'une nouvelle impression de ce bill avant de le rapporter en Chambre prendrait un temps considérable. Il a suggéré qu'il serait beaucoup plus facile d'ajouter les amendements aux copies existantes du bill, au nombre de vingt-cinq, et les transmettre aux députés qui sont intéressés.

L'hon. M. COCHRANE: Il faudra plus de vingt-cinq copies.

Le PRÉSIDENT: Augmentez le nombre.

L'hon. M. COCHRANE: Il y a quelque 200 députés, et ils ont chacun droit à des copies.

M. JOHNSTON, C.R.: Dans l'article 387 il est fait mention de toute procédure qui fonctionne en vertu de cet article (il lit):—

> 3. Dans toute action ou procédure intentée en vertu de cet article la limite d'une année prescrite par l'article 391 de cette loi, etc.

Dans cet article vous devriez changer cela à "deux ans".

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que dans l'article 387 les mots "une année" soient changés à lire "deux ans", au paragraphe 3?

Amendement agréé, et l'article est adopté tel qu'amendé.

Il est ordonné que le bill soit rapporté avec les amendements.

Le comité s'est ajourné *sine die*.


GretagMacbeth™ ColorChecker Color Rendition Chart